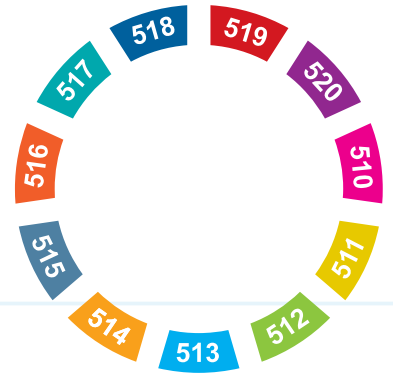


13.25



3.75

2.50

# Pražský okruh

[www.okruhprahy.cz](http://www.okruhprahy.cz)



Vydáno u příležitosti zprovoznění jižní části Pražského okruhu dne 20. září 2010



**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC A DÁLNIC ČR**

Vodící proužek  
š=0.25m

p%(min.3%)

E def,2 min 50 MPa





## OBSAH

Úvod .....	5
Historie výstavby .....	7
Proces přípravy a výstavby .....	9
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
Tiráž .....	32

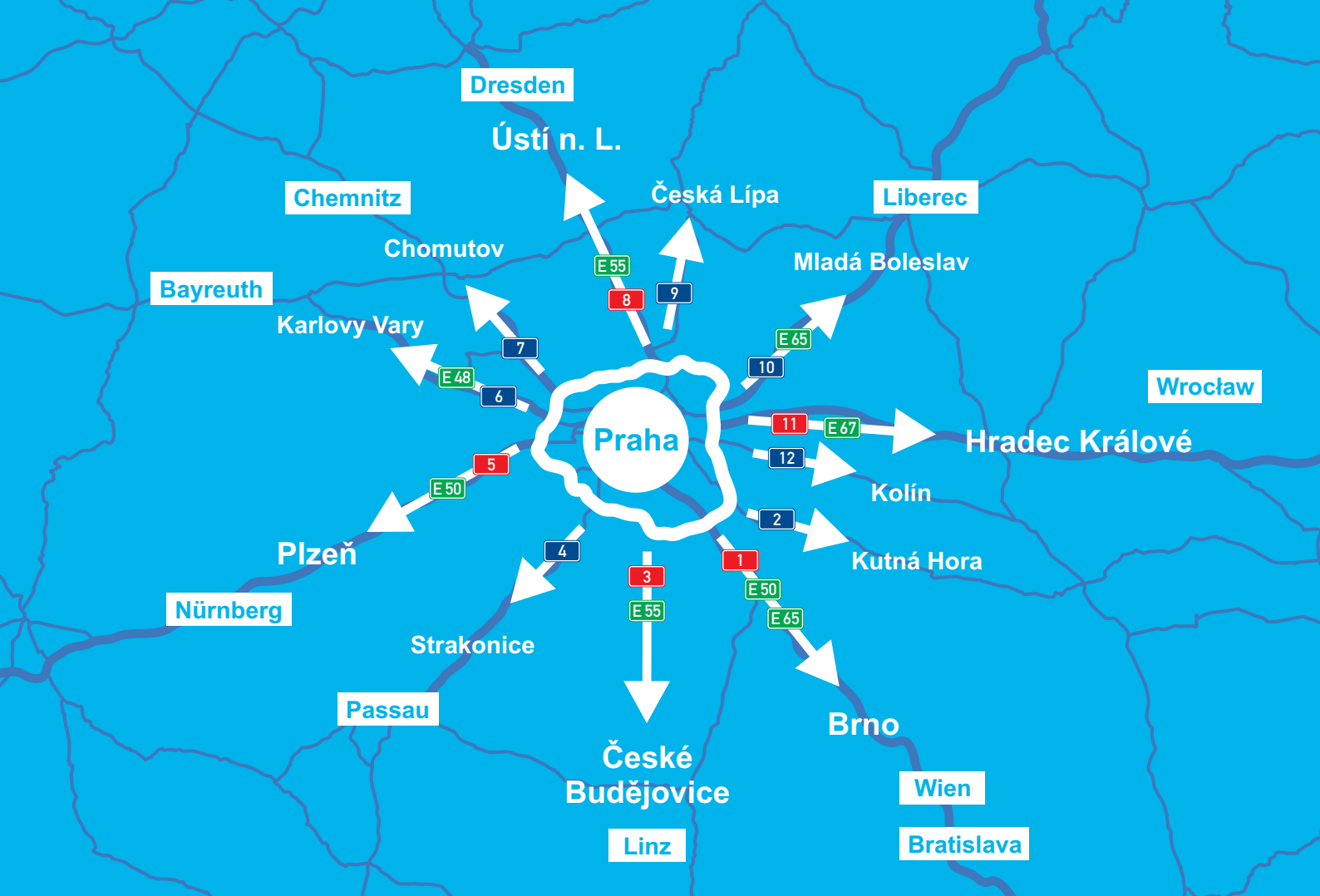


dálnice D11

dálnice D1

dálnice D5

dálnice D8



## Pražský okruh

1

1 E 50 E 65

Praha – Brno – Vyškov – Přerov – Ostrava – Polsko

7

Praha – Slaný – Chomutov

2

Praha – Kutná Hora – Pardubice

8

E 55

Praha – Ústí nad Labem – Německo

3

E 55

Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

9

Praha – Mělník – Česká Lípa – Rumburk – Německo

4

Praha – Příbram – Nová Hospoda (I/20)

10

E 65

Praha – Mladá Boleslav – Turnov

5

E 50

Praha – Plzeň – Německo

11

E 67

Praha – Hradec Králové – Trutnov – Polsko

6

E 48

Praha – Karlovy Vary – Cheb – Německo

12

Praha – Kolín



## ÚVOD

**P**ražský 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 letos otevíraná tzv. jižní část okruhu. Její zprovoznění představuje symbolicky dokončení jedné poloviny okruhu celkové délky téměř 83 kilometrů.

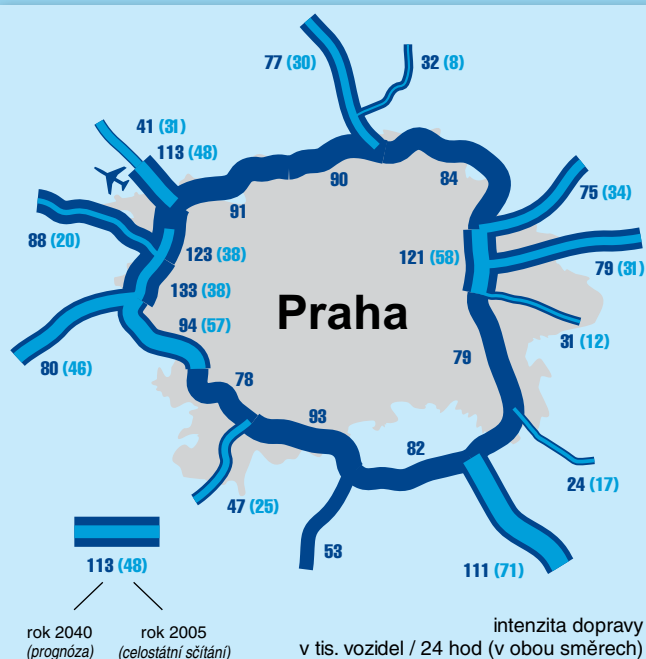
Toto vydání publikace o Pražském okruhu vychází právě při příležitosti uvedení tzv. jižní části Pražského okruhu do provozu. Od 20. září 2010 Pražský okruh definitivně propojí již dříve postavený dálniční tah D1 na Brno s dálnicí D5 na Plzeň a dále do Německa. Tranzitní doprava tak poprvé projede naší republikou kompletně po komunikacích dálničního typu bez nutnosti projíždět obcemi.

## JÍZDNÍ PRUH

### INTENZITY DOPRAVY

Zprovozněním jižní části Pražského okruhu v září 2010 dojde k výraznému snížení dopravního zatížení mnoha pražských ulic, které dnes slouží tranzitní dopravě, patří mezi ně kolonami proslulá Jižní Spojka a Barrandovský most, ulice K Barrandovu či Vídeňská. Definitivní odliv těžké nákladní dopravy z městských rychlostních komunikací však nastane až po zprovoznění 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 dle předpokladů stane nejvytíženější komunikací dálničního typu v České republice.



dálnice D11

dálnice D1

dálnice D5

dálnice D8



Mimoúrovňová křižovatka Ořech v roce 1983

# HISTORIE VÝSTAVBY

**P**ražský 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.

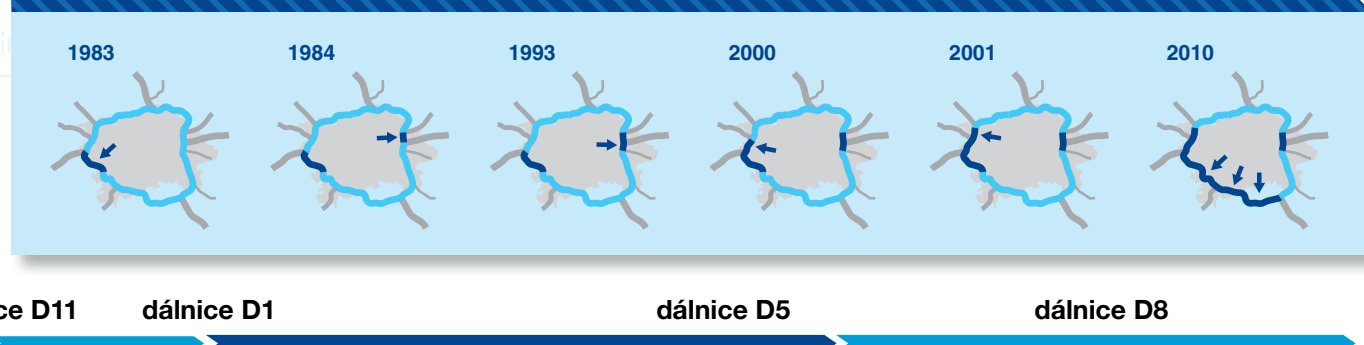
V roce 1974 byl Městskou radou schválen Základní komunikační systém (ZÁKOS), který představoval posun od tzv. roštového systému k systému radiálně-okružnímu se třemi okruhy, devíti radiálami a čtyřmi spojkami. Vnější okruh délky přibližně 70 km byl velmi podobný v současnosti plánovanému Pražskému okruhu, 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–Třebovice“. 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–Třebovice“ 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 Řičanům. 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 požadují její oddálení.

## POSTUP ZPROVOZŇOVÁNÍ PRAŽSKÉHO OKRUHU







# PROCES PŘÍPRAVY A VÝSTAVBY

**C**elková 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.

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.<sup>NH</sup>



Mimoúrovňová křižovatka Třebonice ve výstavbě

## 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	MV 34/100, R 34/100	12. října 1984 5. listopadu 1993
511 Běchovice–D1	Šestipruh	S 34,5/100	
512 D1–Vestec	Čtyřpruh	S 27,5/100	20. září 2010
513 Vestec–Lahovice	Čtyřpruh	S 27,5/100	20. září 2010
514 Lahovice–Slivenec	Čtyřpruh	S 27,5/100	20. září 2010
515 Slivenec–Třebonice	Čtyřpruh	S 26,5/100	20. září 1983
516 Třebonice–Řepy	Šestipruh	R 34/120	28. srpna 2000
517 Řepy–Ruzyně	Šestipruh	R 34/120	29. října 2001
518 Ruzyně–Suchdol	Šestipruh	S 34/100	
519 Suchdol–Březiněves	Šestipruh	S 34/100	
520 Březiněves – Satalice	Šestipruh	S 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.

dálnice D11

dálnice D1

dálnice D5

dálnice D8

# Pražský okruh



**Chomutov**

**Karlovy Vary**

**Hostivice**

**Pízeň**

**Rudná**

**úsek 515**

**úsek 514**

**úsek 513**

**úsek 512**

**úsek 511**

**úsek 510**

**úsek 509**

**úsek 508**

**úsek 518**

**úsek 517**

**úsek 516**

**úsek 515**

**úsek 514**

**úsek 513**

**úsek 512**

**úsek 511**

**úsek 510**

**úsek 509**

**úsek 508**

**úsek 507**

**úsek 506**

**úsek 505**

**úsek 504**

**úsek 503**

**úsek 518**

**úsek 517**

**úsek 516**

**úsek 515**

**úsek 514**

**úsek 513**

**úsek 512**

**úsek 511**

**úsek 510**

**úsek 509**

**úsek 508**

**úsek 507**

**úsek 506**

**úsek 505**

**úsek 504**

**úsek 503**

**úsek 518**

**úsek 517**

**úsek 516**

**úsek 515**

**úsek 514**

**úsek 513**

**úsek 512**

**úsek 511**

**úsek 510**

**úsek 509**

**úsek 508**

**úsek 507**

**úsek 506**

**úsek 505**

**úsek 504**

**úsek 503**

**úsek 518**

**úsek 517**

**úsek 516**

**úsek 515**

**úsek 514**

**úsek 513**

**úsek 512**

**úsek 511**

**úsek 510**

**úsek 509**

**úsek 508**

**úsek 507**

**úsek 506**

**úsek 505**

**úsek 504**

**úsek 503**

Legend for the Prague Ring sections:

- Orange line: úseky okruhu v provozu (operational sections)
- Blue line: připravované úseky okruhu (planned sections)

Scale bar: 0 1 2 3 4 5 km

**Strakonice**

**České Budějovice**



# Praha

3

úsek 512

úsek 519

úsek 520

úsek 510

úsek 511

Mladá Boleslav

Hradec Králové

Kolín

Kutná Hora

Brno

# 510 Satalice – Běchovice

Délka: 4,7 km, kategorie MV 34/100, R 34/100

10/1984, resp. 11/1993 uvedeno do provozu

## 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 větev Chlumecká–D11 a D11–Chlumecká. Samotná MÚK Chlumecká byla postavena v rámci výstavby prvního úseku rychlostní silnice R10. 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 přílehlé nákupní 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 bude 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 pruhy s oboustrannými kolektory.



Křižovatka Pražského okruhu a dálnice D11 (MÚK Horní Počernice)



Estakáda přes Počernický rybník

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10

## DATA O STAVBĚ

### Stavba 411 Poděbradská–D11– Českobrodská, 1. stavba

#### Hlavní trasa:

délka: 1120 m

kategorie: MV 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: MV 34/100; R 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

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



# 511 Běchovice – D1

A1

Délka: 12,6 km, kategorie: S 34,5/100



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

**S**tavba tvoří jihovýchodní část Pražského okruhu. Předpokládané intenzity na trase jsou v roce 2040 69–79 tisíc aut/den. Stavba je navržena jako šestipruh. Začíná na MÚK Českobrodská se silnicí I/12, za níž následuje nová MÚK Běchovice. Na stávající MÚK Českobrodská budou z důvodů plynulosti dopravy a bezpečnosti provozu zrušeny větve umožňující sjezd a nájezd z jihu. Studijně bylo prověřováno i řešení obsahující propojení stávající MÚK Českobrodská s MÚK Běchovice, které bylo vyhodnoceno jako nevyhovující.

MÚK Běchovice je významnou dopravní křižovatkou s přeložkou silnice I/12 a Štěrboholskou radiálou. Trasa okruhu je vedena v horní úrovni. Pro směry Štěrboholská radiála–úsek 510 a Štěrboholská radiála–úsek 511 a opačně jsou navrženy direktní, respektive semidirektní rampy.

Zemědělskou krajinou trasa pokračuje východně od Dubče. Podchází silnici Běchovice–Duběč, za kterou následuje estakáda přes údolí Říčanského potoka (242 m). Silnice Duběč–Koloděje je spolu s biokoridorem převedena přes Pražský okruh pomocí hloubeného tunelu Duběč (275 m). Trasa je dále vedena v zářezu, asi po 300 metrech následuje ekodukt pro převedení lokálního biokoridoru (45 m).

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 MÚK Uhříněves se silnicí Uhříněves–Koloděje a výhledovou Hostivařskou

Směrový sloupek PVC  
v=1,05m

spojkou, která představuje budoucí obchvat Uhříněvsi. Trasa pokračuje v zářezu kolem Uhříněvsi a Královic k MÚK Říčany se silnicí I/2. 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 křižovatku 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 (délka včetně železničního mostu 384 m). 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 estakádou údolí Říčanského potoka (233 m). 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 se silnicí Říčany–Lipany neumožňuje napojení Lipan na Pražský okruh. Proti tomuto řešení se zásadně postavili zástupci obce Lipany. Stávající silnice bude od Lipan zaslepena. Trasa severně míjí Kuří. Přes údolí Nedkovického potoka je navržena estakáda Kuří (227 m). Stavba končí před novou MÚK Modletice s dálnicí D1.



MÚK Běchovice



Hlavní trasa v zářezu u Lipan

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10

## DATA O STAVBĚ

### Stavba 511 Běchovice–D1

#### Hlavní trasa:

délka: 12 571 m

kategorie: S 34,5/100

#### Mostní objekty:

mosty na trase: 7

nadjezdů: 8

na větvích MÚK: 3

na přeložkách: 2

železničních mostů: 1

lávka: 1

#### Mimoúrovňové křižovatky:

křižovatky: 4 (Běchovice, Uhříněves, Říčany, Lipany)

#### Přeložky ostatních komunikací:

I/2 (700 m), III/00122, III/00123, III/00312, III/00313, III/03339, III/10176, III/33310, III/33312 a III/33313 (celková délka všech III. tříd 4632 m), Hostivařská spojka (40 m)

#### Ostatní komunikace:

Štěrbholská radiála: 1140 m (S 22,5/100)  
polní cesty: 10

#### Tunely:

počet: 2 (Dubeč 275 m, Na Vysoké 372 m)

#### Opěrné zdi a zárubní zdi:

opěrné: 4  
zárubní: 9

#### Protihluková opatření:

protihlukové stěny: 7 (4164 m)

#### Ostatní stavební objekty:

vegetační pásy: 17 (10 780 m)

#### Projektant DÚR:

Ing. Jiří Lebeda s.r.o., APIS s.r.o.



Jižní portál tunelu Na Vysoké



Most Kolovraty

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



# 512 D1 – Jesenice – Vestec

3.75

Délka: 8,8 km, kategorie: S 27,5/100



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Směrový sloupek PVC  
v=1,05m

**S**tavba 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 Dobřejevický 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.

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.



MÚK Modletice – stavba křižovatky Pražského okruhu a dálnice D1



Most přes Dobřejevický potok

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10





## DATA O STAVBĚ 512 D1–Jesenice–Vestec

### Hlavní trasa:

délka: 8750 m  
 kategorie: S 27,5/100  
 plocha vozovek: 210 150 m<sup>2</sup>

### Mostní objekty:

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

### Mimoúrovňňové křižovatky:

počet: 3

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

### Opěrné a zárubní zdi:

počet objektů: 1  
 délka zdí: 220 m

### Protihlukové stěny:

počet objektů: 6  
 délka stěn: 2990 m

### Přeložky a úpravy ostatních komunikací:

počet objektů: 6

délka přeložek: 3340 m

### Přeložky, úpravy a nové inženýrské sítě:

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

### Objem zemních prací:

výkopy: 1 480 000 m<sup>3</sup>  
 násypy: 1 230 000 m<sup>3</sup>

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant 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 bez daně:

4 539 429 350 Kč



MÚK Jesenice



Ekodukt Kocanda

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



# 513 Vestec–Lahovice

A3

Délka: 8,3 km, kategorie: S 27,5/100



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

**S**tavba 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 Jesenice.

V rámci stavby 513 bylo připraveno zemní těleso pro budoucí větve 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

Směrový sloupek PVC  
v=1,05m

D1 realizován stoupací pruh. Na silnici Točná–Cholupice je vybudován služební sjezd pro potřeby správce komunikace a příjezdů vozidel integrovaného záchranného systému.

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. Tunel 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 vyvěšování 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.



MÚK Vestec



Závěr stoupání za tunelem Cholupice

D11

D1

D3

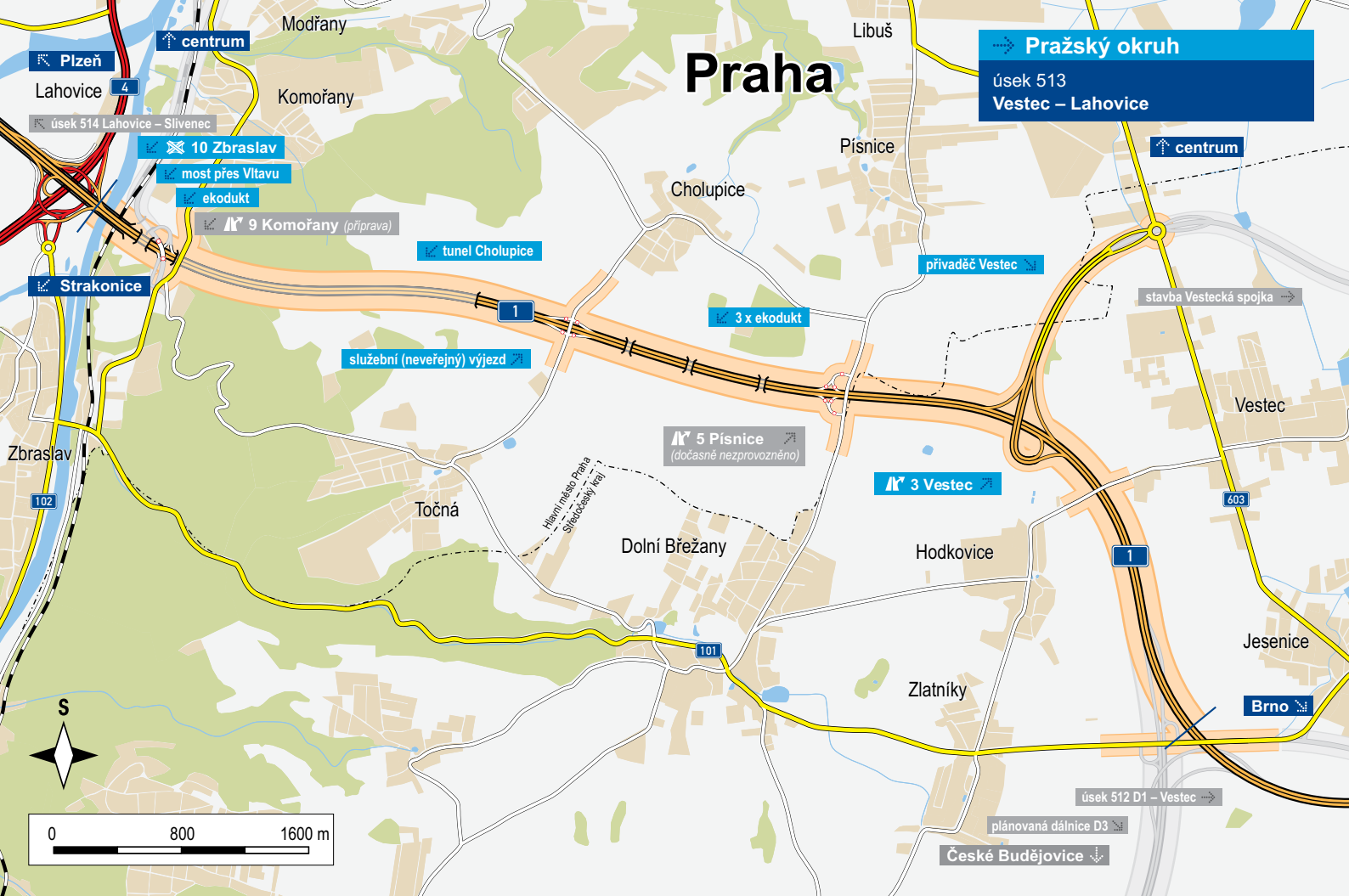
R4

D5 R6 R7

D8

R10

PRAŽSKÝ OKRUH



## DATA O STAVBĚ 513 Vestec–Lahovice

### Hlavní trasa:

délka: 8337 m  
 kategorie: S 27,5/100  
 plocha vozovky: 158 000 m<sup>2</sup>

### 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: délka  
 levého 1937 m, délka  
 pravého 1922 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

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

### Opěrné a zárubní zdi:

počet objektů: 8  
 délka zdí: 335 m

### Přeložky a úpravy

#### ostatních komunikací:

počet objektů: 14  
 délka přeložek: 18 518 m

### Přeložky, úpravy a nové

#### inženýrské sítě:

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

### Objem zemních prací:

výkopy: 2 902 000 m<sup>3</sup>  
 násypy: 1 685 000 m<sup>3</sup>

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant 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

#### bez daně:

4 931 051 720 Kč



Jeden ze tří ekoduktů v sousedství Cholutické bažantnice



Východní portály tunelu Cholutice

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10

# 514 Lahovice – Slivenec

Délka: 6,0 km, kategorie: R 27,5/100

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

**P**ředmětná stavba rovněž stavba 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 Vltavu 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 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 Slavičoho 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



Most přes Lochkovské údolí



## DATA O STAVBĚ 514 Lahovice–Slivenec

### Hlavní trasa:

délka: 6030 m  
 kategorie: R 27,5/100  
 plocha vozovky: 182 407 m<sup>2</sup>

### 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

délka tunelu: 1661 m

### Mimoúrovňové

#### křižovatky:

počet: 2 – MÚK  
 Strakonická a MÚK  
 Lochkov

#### Protihlukové stěny

počet: 2  
 délka stěn: 951 m

#### Opěrné a zárubní zdi:

počet objektů: 5  
 délka zdí: 366 m

### Přeložky a úpravy

#### ostatních komunikací:

počet objektů: 17  
 délka přeložek: 1770 m

### Přeložky, úpravy a nové

#### inženýrské sítě:

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

#### Objem zemních prací:

výkopy: 1 260 000 m<sup>3</sup>  
 násypy: 550 000 m<sup>3</sup>

### Objednatel:

ŘSD

### Koordinátor RDS:

Valbek, spol. s r.o.,

### Zhotovitel:

Sdružení Strabag/Hochtief/  
 Bögl

### Cena stavby dle smlouvy

**bez daně:**  
 7 448 429 698Kč



Západní portály tunelu Lochkov



Estakáda přes údolí Vltavy a Berounky, tunel Lochkov

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10

PRAŽSKÝ OKRUH

# 515 Slivenec – Třebonice

Délka: 7,2 km, kategorie: S 26,5/100

09/1983 uvedeno do provozu

## 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 S 26,5/100.

Stavba 515 (Slivenec–Třebonice) začíná na mimoúrovňové křižovatce 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. Doplněn byl také SOS systém.

Stavba spolu s výstupní barrandovskou komunikací a Jižní spojkou do podzimu letošního roku převáděla tranzitní dopravu ve směru 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.

S ohledem na špatný technický stav vozovky a připravované zprovoznění souboru staveb jižní části Pražského okruhu prošel úsek 515 Slivenec–Třebonice od března do září roku 2010 generální rekonstrukcí. V rámci generální opravy proběhla výměna konstrukce vozovky v plné tloušťce včetně její úpravy do normovaného sklonu. Rovněž byly rekonstruovány MÚK Ořech a MÚK Chrástany. Vybudováno bylo také nové dopravní značení. Povrch vozovky je nyní nově cementobetonový. Asfaltobetonový povrch byl použit pouze na mostech, na MÚK Slivenec, v km 20,0–20,7 a v km 22,550–23,245 levého jízdního pásu.

Rekonstrukce probíhala ve dvou etapách. V první etapě byla uzavřena levá polovina vozovky, která byla opravena. Doprava byla převedena na pravou polovinu, na které byl provoz veden v 1+2 pruhy. Ve druhé etapě byla opravena pravá polovina vozovky.



Informační systémy na Pražském okruhu u Slivence



MÚK Třebonice - křižovatka Pražského okruhu a dálnice D5

D11

D1

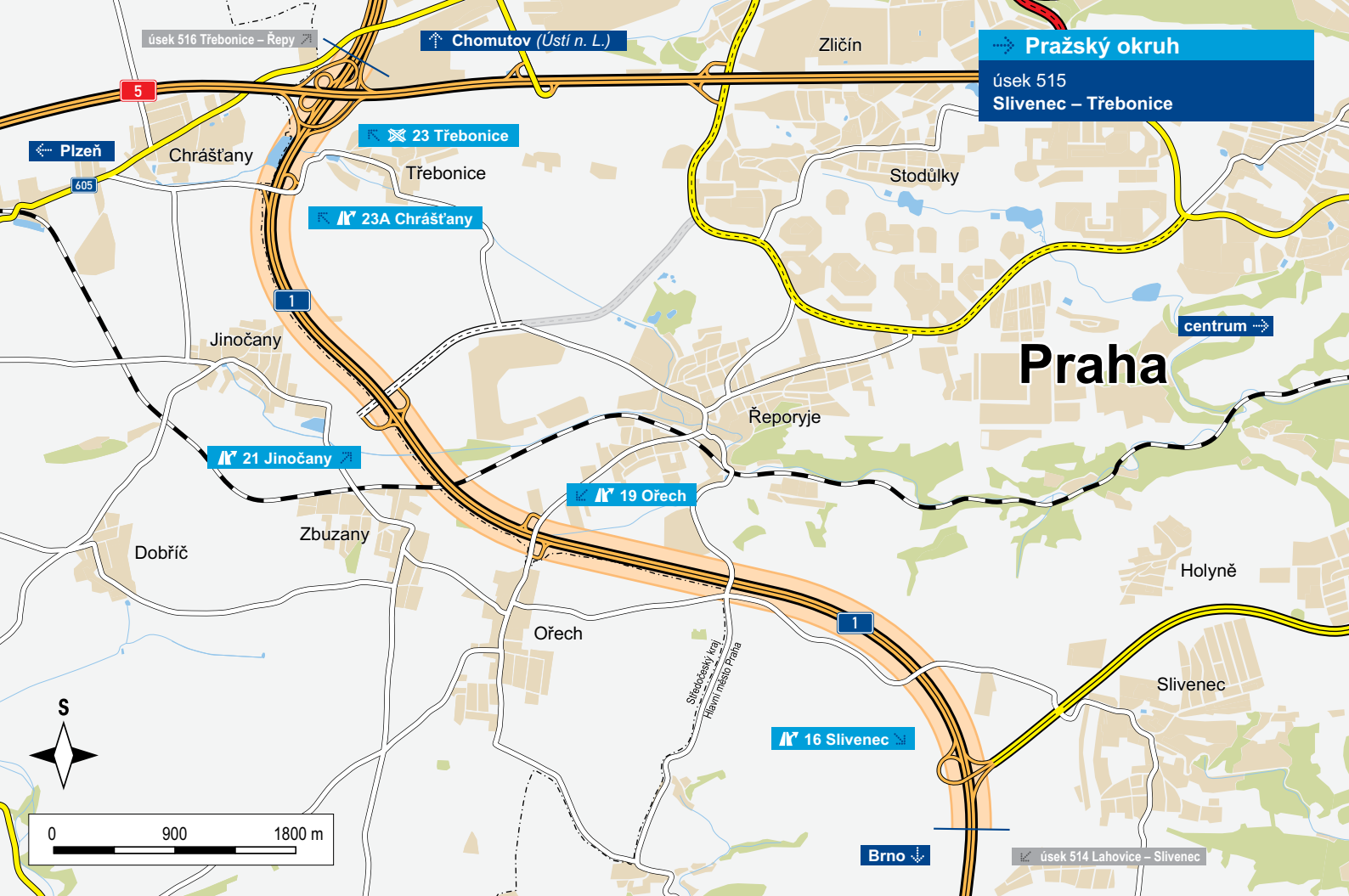
D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



## DATA O STAVBĚ 515 Slivenec–Třebonice

### Hlavní trasa:

délka: 7236 m  
 kategorie: S 26,5/100

MÚK Řeporyje, MÚK Jinočany,  
 MÚK Chráštany (neúplná),  
 MÚK Třebonice

### Mostní objekty:

počet celkem: 9

**Protihlukové stěny**  
 u obce Zbuzany a Jinočany

### Mimoúrovňové

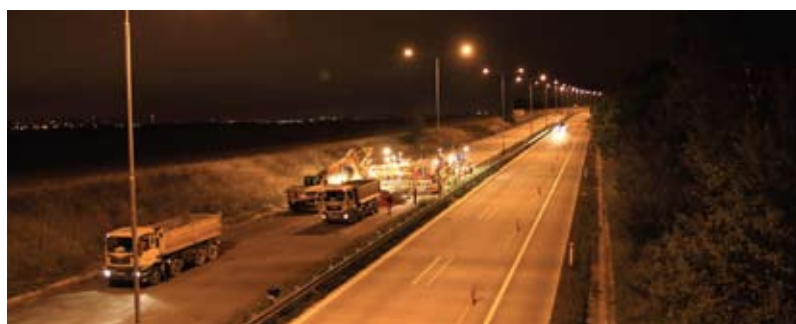
#### křižovatky:

počet: 5 –  
 MÚK Slivenec (K Barrandovu),

**Projektant rekonstrukce:**  
 Helika, a.s.



Pražský okruh u Slivence (před rekonstrukcí)



Průběh rekonstrukce povrchu

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10

# 516 a 517 Třebonice – Řepy – Ruzyně

Délka 516: 3,3 km, kategorie: R 34/120  
Délka 517: 2,5 km, kategorie: R 34/120

08/2000 uvedeno do provozu  
10/2001 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

### 516 Třebonice–Řepy

**S**tavba 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 šestipruhová 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. Náspelem 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 rychlostní silnicí R6, na které stavba končí před estakádou Ruzyně. V rámci stavby MÚK Řepy byl rovněž vybudován zárodek rychlostní silnice R6 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 asfaltobetonový.

### 517 Řepy–Ruzyně

**S**tavba je stejně jako přechozí 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 šestipruhová směrově rozdělená komunikace.

Stavba začíná za MÚK Řepy s rychlostní silnicí R6. 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 podejítí trasy Pražského okruhu.

Za estakádou, která byla ve své době jedna z nejdelších postavených v republice, trasa přechází do zářezu. Na přelozce 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 důvodu 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.



Pražský okruh směr Třebonice



Současné ukončení Pražského okruhu u Ruzyně

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



## DATA O STAVBĚ

### Stavba 516 Třebonice–Řepy

#### Hlavní trasa:

délka: 3300 m

kategorie: R 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 R6)

#### 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)

přijezdy: 7

#### Opěrná zed': 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: R 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

přijezdy: 2

#### Opěrná zed': 1

#### Protihlukové stěny: 2

**Projektant:** SUDOP Praha

**Zhotovitel:** Sdružení 517 (SSŽ, Metrostav,

SMP Construction, Bøgl & Krýsl)



Estakáda Ruzyně přes žel. trať, komunikace a nádrž Jiviny

Most pro polní cestu u Ruzyně

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



# 518 Ruzyně – Suchdol

A5

Délka: 9,4 km, kategorie: S 34/100



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

**S**tavba 518 Ruzyně–Suchdol spolu s navazující stavbou 519 Suchdol–Březiněves tvoří severní část Pražského okruhu. Její přípravu provází velký odpor, jak ze strany občanských sdružení, tak i městských částí, které požadují výstavbu varianty Ss. Varianta Ss je vedena severněji a řeší odlišné dopravní vazby. Její realizace by vyvolala nutnost přepracování celého dopravního skeletu v severní části Prahy.

Předpokládané intenzity na této trase jsou v roce 2040 přibližně 91 000 aut/den. Předmětná stavba Pražského okruhu je navržena jako šestipruhová směrově rozdělená komunikace.

Návrh trasy (varianta J) stavby 518 Ruzyně–Suchdol začíná za stávající mimoúrovňovou křižovatkou Ruzyně. Za kolonií Na Padesátníku trasa pokračuje v mírném zářezu pod nadjezdem silnice (III/2404) spojující staré letiště Ruzyně s Nebušicemi. Následuje plánovaná MÚK Přední Kopanina, která na okruh napojuje rychlostní silnici R7 Praha–Slaný. MÚK Přední Kopanina je projektována jako rozštěpná. Rychlostní silnice R7 bude přeložena do nové trasy, stávající trasa I/7 bude opuštěna a v délce kolem 900 metrů následně rekultivována.

Před křížením silnice Na Padesátníku–Horoměřice je přes trasu Pražského okruhu navržen ekodukt Horoměřice I, který převádí lokální biokoridor. Před MÚK Horoměřice je navržen ekodukt Horoměřice II.

Směrový sloupek PVC  
v=1,05m

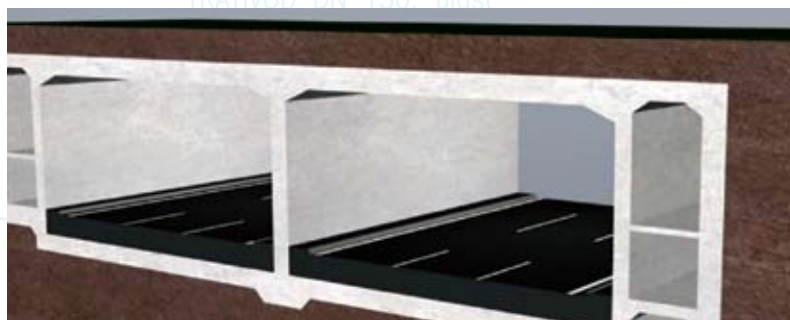
Se silnicí II/240 je navržena MÚK Horoměřice sloužící k napojení okolních obcí. Okruh pokračuje v zářezu dále až k MÚK Výhledy se silnicí II/241. Bezprostředně za křižovatkou navazuje hloubený tunel Suchdol (L=1774 m, P=1979 m). Tunel je navržen v šířkovém uspořádání 2 x 4 pruhy o šířce jízdního pruhu 3,5 metru s oboustrannými chodníky šířky jeden metr.

Za tunelem je navržena MÚK Rybářka s přivaděčem Rybářka. Část větví začíná již v tunelu. V délce asi 700 metrů před koncem trasy dochází k přesmyku trasy do dvoupatrového vedení trasy, kdy ve vrchní části je umístěna vozovka ve směru do Ruzyně a ve spodní je umístěn směr od Ruzyně. Pravý tubus před MÚK Rybářka klesá a následně podchází pod levou polovinu. Patrové vedení trasy je navrženo s ohledem na minimalizaci zastínění údolí přes Vltavu. Stavba končí na krabicové opěře mostu přes Vltavu.

Trasa stavby 518 Ruzyně–Suchdol ve variantě J je zahrnuta do schváleného územního plánu hlavního města Prahy, není však v současné době z rozhodnutí soudu ukotvena v Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy. Problém představuje také vytrvalý odpor občanských sdružení a některých pražských městských částí proti vedení trasy okruhu ve variantě J. Dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována v roce 2005, územní rozhodnutí bylo vydáno v červenci 2008. Byla k němu však podána řada odvolání, územní řízení nebylo dosud ukončeno.



Hlavní trasa u Horoměřic



Příčný řez hloubeným tunelem Suchdol

D11

D1

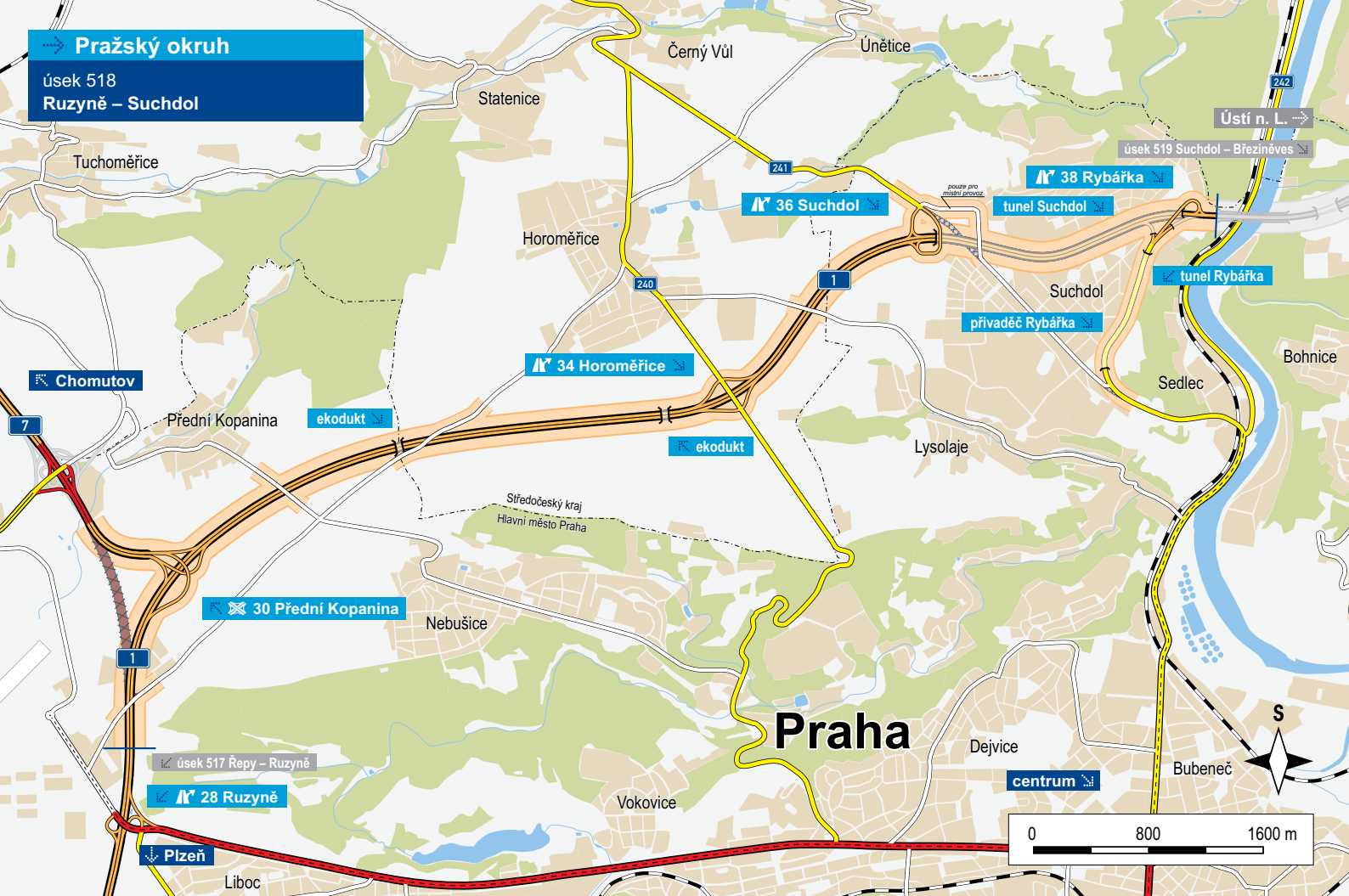
D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



## DATA O STAVBĚ 518 Ruzyně–Suchdol

### Hlavní trasa:

délka: 9401 m

kategorie: S 34/100

### Mostní objekty:

nadjezdy: 7

ekodukty: 2

krabicová opěra mostu  
přes Vltavu

### Tunely:

tunel Rybářka: (855 m)

tunel Suchdol: L= 1774 m,

P=1979 m

### Mimoúrovňové

#### křižovatky:

počet: 4

MÚK Ruzyně (s R7),

MÚK Horoměřice (s II/240),

MÚK Výhledy (s II/241),

MÚK Rybářka (s  
přivaděčem Rybářka)

#### Ostatní komunikace:

rychlostní silnice R7: 462 m

v kategorii R 25,5

přivaděč Rybářka:

MS2a 9/50 (1920 m)

#### Protihlukové stěny:

počet: 6 (1936 m)

#### Přeložky a úpravy

#### ostatních komunikací:

II/240 (330 m),

II/241 (760 m),

III/2402 (429 m),

III/2403 (279 m),

2 x III/2404 (1233 m),

MK (2993 m),

obslužné komunikace

(1515 m),

poľní cesty (4665 m),

rekultivace stávající I/7 (900 m)

#### Ostatní objekty:

oplocení trasy: 5100 m

#### Objednatel:

ŘSD

#### Projektant:

PRAGOPROJEKT Praha



Jižní portál tunelu přivaděče Rybářka



MÚK Rabářka

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



# 519 Suchdol – Březiněves

A6

3.75

Délka: 6,7 km, kategorie: S 34/100



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

**S**tavba 519 Suchdol–Březiněves úzce souvisí s řešením předchozí stavby 518 Ruzyně–Suchdol. Pro stavbu byla vypracována řada variant dokumentace EIA a bylo vydáno stanovisko ministerstva životního prostředí, které souhlasí se severní variantou Ss a s jižní variantou J podmíněně jen tehdy, pokud územní plán VÚC Pražského regionu prokáže nereálnost varianty severní. Trasa ve variantě J je zahrnuta do schváleného územního plánu hlavního města Prahy. Problémem další přípravy je odpor občanských sdružení a některých městských částí a okolních obcí proti vedení trasy ve variantě J. Součástí této stavby je i nově navržené přemostění Vltavy u Suchdola (varianta J), jehož návrh byl předmětem architektonicko-inženýrské soutěže.

Pro další sledování byla vybrána a v územním plánu hlavního města stabilizována varianta J (optimalizovaná jižní varianta), která byla spolu s dalšími variantami posouzena v procesu EIA a je dále sledována v procesu investorské činnosti.

Předpokládané intenzity na této trase jsou v roce 2040 přibližně 90 000 aut/den. Předmětná stavba Pražského okruhu je navržena jako šestipruhová směrově rozdělená komunikace.

Stavba začíná za MÚK Rybářka na západní opěře mostu přes Vltavu. Most je navržen jako obloukový dvoupatrový z důvodu zmenšení záborů pozemků a zastínění údolí. Most je dlouhý 476 metrů, 21 metrů široký a 79 metrů vysoký. Ve vrchní části je umístěna vozovka ve směru do Ruzyně, ve spodní

Směrový sloupek PVC  
v=1,05m

od Ruzyně a v nejnižší úrovni je lávka pro pěší (3 m). Most je navržen v šířkovém uspořádání tři jízdny pruhy (3,75 m), odstavný pruh (4 m) a chodník po obou stranách (2 x 0,75 m).

Za mostem následují galerie Zámky (112 m horní, 93 m dolní) a dvoupatrový hloubený tunel Zámky (162 m horní, 286 m dolní), přes jehož horní patro je převeden lokální biokoridor. Tunel je navržen v šířkovém uspořádání tři jízdny pruhy (3,75 m), odstavný pruh (2,5 m) a chodník po obou stranách (2 x 1,5 m). V tunelu se začínají nivelety obou vozovek vyrovnat.

Za obloukovým mostem přes údolí Čimického potoka (L=190 m, P=147 m) již obě poloviny pokračují vedle sebe. Na most navazuje ekodukt Zámky (104 m). Trasa je dále vedena v zářezu k MÚK Čimice s přivaděčem Čimice, který je ukončen křižovatkou s ulicemi Čimická a Spořická. Následuje most přes Dražanské údolí (682 m). Před MÚK Ústecká je navržen další ekodukt (124 m). V prostoru mezi Zdiby a Dolními Chabry je se silnicí II/608 navržena MÚK Ústecká. Trasa dále pokračuje v zářezu, přes trasu je navržen další ekodukt (104 m). Stavba končí na MÚK Březiněves s dálnicí D8 a Proseckou radiálou.

V rámci stavby 519 budou postaveny větve umožňující napojení ve směru 519–dálnice D8 a opačně a 519–Prosecká radiála a opačně. Zbývající polovina bude dostavěna v navazující stavbě 520 Březiněves–Satalice. Prosecká radiála bude severně od křižovatky upravena na šestipruhové uspořádání a stane se součástí dálnice D8.



Patrový most přes Vltavu



Most přes údolí Čimického potoka a ekodukt

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



## DATA O STAVBĚ 519 Suchdol–Březiněves

### Hlavní trasa:

délka: 6679 m  
kategorie: S 34/100

### Mostní objekty:

mosty na trase: 3  
nadjezdy: 4  
ekodukty: 3  
mosty na R8: 3

### Tunely:

tunel Zámky: 162 m horní,  
286 m dolní  
galerie Zámky: 112 m horní,  
93 m dolní

### Mimoúrovňové

### křižovatky:

počet: 4  
MÚK Čimice (s přivaděčem  
Čimice )  
MÚK Ústecká (s II/608)  
MÚK Březiněves (s D8)

### Ostatní komunikace:

úprava R8: v kategorii  
R 34,0/100 (1180 m)  
úprava Prosecké radiály:  
MR6d-/27,5/80 (622 m)  
přivaděč Čimice:  
MS3k-/13,75/70

### Protihluková opatření:

protihlukový val: 1  
protihlukové stěny: 5

### Přeložky a úpravy

#### ostatních komunikací:

přeložky silnic: II/608  
místní komunikace: 5  
příjezdové komunikace: 3  
polní cesty: 1

#### Zárubní a opěrné zdi:

počet: 2

#### Objednatel:

ŘSD

#### Projektant:

PUDIS, a.s.



Most přes údolí Dražanského potoka



MÚK Ústecká

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



# 520 Březiněves – Satalice

A7

Délka: 13,1 km, kategorie: S 34/100



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

**P**ředmětná stavba 520 spojuje komunikace D8, I/9 a R10. Tato stavba bude realizována jako poslední z celého souboru staveb Pražského okruhu. Její funkci dlouhodobě převezme realizovaný úsek Vysočanské radiály a stávající úseky průmyslového polookruhu a Prosecké radiály.

Projednávání dokumentace EIA bylo ministerstvem životního prostředí pozastaveno až do rozhodnutí o definitivním umístění trasy staveb 518 a 519 Ruzyně–Suchdol–Březiněves. V roce 2010 byla provedena aktualizace dokumentace EIA tak, aby byla v souladu se stávající legislativou, byly provedeny některé předběžné průzkumy a zpracovány projekční podklady, které následně umožní v případě potřeby zahájení prací na přípravě a projektové dokumentaci. Poté, co nabude právní moci územní rozhodnutí navazujících staveb 518 a 519, čímž bude stabilizována i stavba 520, bude proces EIA pokračovat. Souběžně se předpokládá zahájení prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí.

Pro tuto stavbu bylo v podrobné technické studii zpracováno a posuzováno celkem pět variant vedení trasy jako podklad pro zpracování dokumentace EIA. Doporučená varianta je v souladu se schváleným územním plánem hlavního města Prahy i s územním plánem VÚC Pražského regionu, kde je zakreslena v kategorii „územní rezerva“.

V březnu 2010 byl dokončen koncept nové studie této stavby, která vychází z doporučené varianty z dokumentace EIA. Zpřesňuje technické řešení a stane se vhodným podkladem pro

Směrový sloupek PVC  
v=1,05m

dopracování dokumentace EIA, pro dokumentaci k územnímu řízení a pro definitivní stabilizaci trasy v územních plánech.

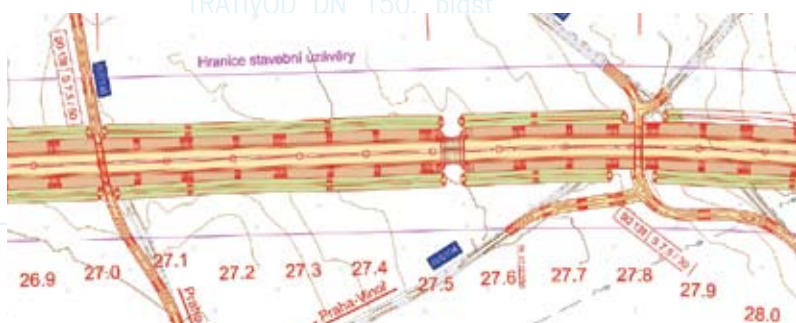
Předpokládané intenzity na trase jsou v roce 2040 přibližně 76–84 000 aut/den. Předmětná stavba Pražského okruhu je navržena jako šestipruhová směrově rozdělená komunikace.

Stavba 520 Březiněves–Satalice začíná podle zpracované technické studie v mimoúrovňové křižovatce (MÚK) Březiněves s dálnicí D8 a Proseckou radiálou (součást stavby 519 Suchdol–Březiněves). Odtud pokračuje v protisměrném oblouku v zářezu k MÚK Třeboradice se silnicí III/2438 Čákovice–Hovočovice, za kterou následuje most přes silnici a železniční trať Praha–Turnov (396 m). Trasa dále pokračuje severně od Třeboradic. Mezi Mírovicemi a Míškovicemi vede po mostě (327 m), kterým překračuje silnici a čistírnu odpadních vod (ČOV). Následně navržená trasa pokračuje po mírném násypu k MÚK Přezletice s přeložkou silnice II/244, která je situována severně od obce. V pravostranném oblouku vede trasa v mírném násypu k MÚK Vinoř se silnicí II/610, za kterou následuje most přes silnici II/610, Ctěnický a Vinořský potok. Větve křižovatky jsou na silnici II/610 napojeny přes okružní křižovatku, do které je zaústěna i silnice na Jenštejn.

V následujícím úseku je trasa vedena v zářezu se zemními valy po obou stranách, je zde navržen i ekodukt Vinoř. Stavba končí na MÚK Satalice s rychlostní silnicí R10 a Vysočanskou radiálou, která bude dostavěna na plnohodnotnou křižovatku – bude odstraněno provizorní napojení ve směru R10–Běchovice.



MÚK Satalice před dokončením, pohled směr Vinoř



Hlavní trasa u Vinořského parku

D11

D1

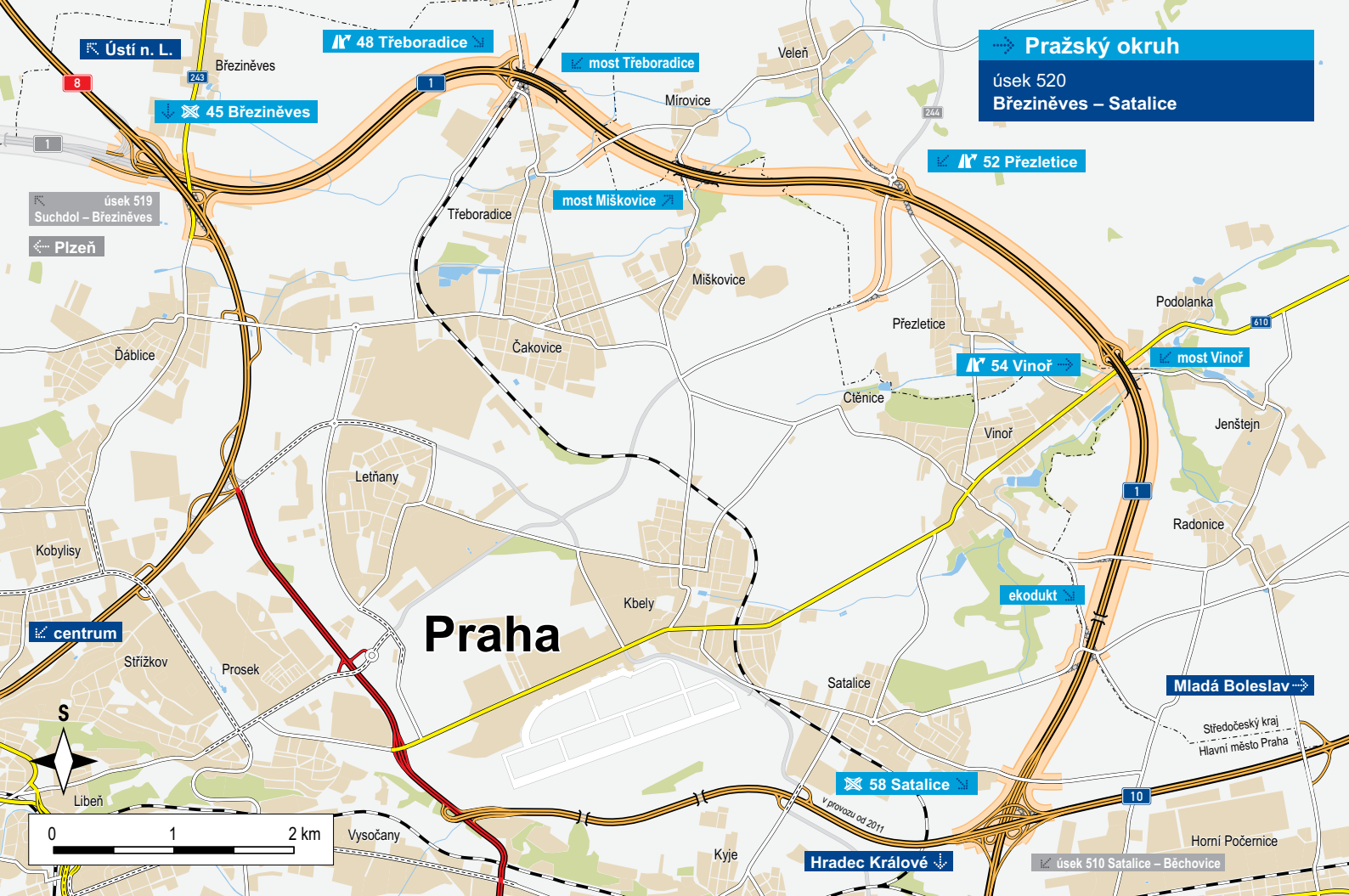
D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



## DATA O STAVBĚ 520 Březiněves–Satalice

### Hlavní trasa:

délka: 13 151 m  
kategorie: S 34/100

### Mostní objekty:

mosty na trase: 8  
nadjezdy: 13  
ekodukty: 1  
mosty na Vysočanské  
radiále: 3  
mosty na větvi MÚK: 1

### Mimoúrovňové

#### křižovatky:

počet: 5 (3 + 2 dostavba)  
MÚK Březiněves (s D8)  
MÚK Třeboradice (s  
III/2432)  
MÚK Přezletice (s II/244)  
MÚK Vinoř (s II/610)  
MÚK Satalice (s R10)

### Přeložky a úpravy

#### ostatních komunikací:

II/243, II/610, III/0101,  
III/0103, III/0108, III/2438,  
III/2443, III/2444, ulice  
K Cihelně, polní cesta

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

PRAGOPROJEKT Praha



Údolí Ctěnisckého potoka, budoucí MÚK Vinoř



Údolí Mratínskýho potoka, budoucí most Miškovice

D11

D1

D3

R4

D5 R6 R7

D8

R10



## 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.

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

**Redakční tým:** Ján Skovajsa, Petr Pokorný, Zbyněk Kravciv

**Mapové podklady:** ŘSD

**Zpracování map:** Petr Pokorný

**Geografická data poskytl:** VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008

**Fotografie:** ŘSD a archiv autorů

**Konzultace ŘSD:** Jan Hoření, Petr Kural

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

dálnice D11

dálnice D1

dálnice D5

dálnice D8

**PRAŽSKÝ OKRUH**









13.25

3.75

2.50

JÍZDNÍ PRUH

0.25



Operační program  
Doprava



Evropská unie – Investice do vaší budoucnosti



š=0.125m

beton C25/30–3b



Ministerstvo dopravy

**S|sfdi**  
STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ  
INFRASTRUKTURY



Vodící proužek  
š=0.25m

p%



p%(min.3%)

**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC A DÁLNIC ČR**

E def,2 min 50 MPa