

Silniční okruh kolem PRAHY

- zprovoznění dalších stavebních úseků

Silniční okruh kolem Prahy – jedna z dopravně nejvýznamnějších staveb na našem území - je projekčně i stavebně připravován již několik desetiletí. První zmínky o stavbě okruhu kolem Prahy pocházejí již z konce 30. let 20. století v souvislosti s výstavbou prvních úseků dálnice Praha – Brno – slovenská hranice, jejíž výstavba byla zahájena 2. května 1939. Vlivem válečných událostí a následnou změnou hospodářského i politického uspořádání však příprava po roce 1950 na několik let ustala. Z této doby se do dnešních dnů, vyjma projektové dokumentace, dochoval železniční most přes plánovanou trasu okruhu nedaleko Kyjů na trati spojující Malešice a Běchovice. Tento most však v budoucnu nebude pro okruh využit.

Další projektová a stavební příprava byla zahájena až po roce 1963 v souvislosti s usnesením vlády ČSSR č. 286 z roku 1963 o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací. Koncepčně Silniční okruh kolem Prahy (tehdy pojmenovaný „H1“) tvořil spojnici mezi plánovanými dálnicemi a rychlostními silnicemi. V šedesátých letech byla trasa okruhu postupně upřesňována a po schválení plánovacího podkladu Základního komunikačního systému Prahy usnesením vlády ČSSR č. 13/1974 se stal Silniční okruh kolem Prahy součástí ZKS hlavního města Prahy. Střed města byl na silniční okruh nejdříve napojen pomocí magistral a tangent, které byly posléze nahrazeny radiálními.

Do konce roku 1989 se podařilo zprovoznit pouze 6,9 km dlouhý úsek 515 propojující dálnici D5 s Barandovskou výstupní komunikací (nyní ulice K Barandovu) a I. etapu úseku 510 délky 1,4 km napojující dálnici D11 na Chlumeckou ulici v místě napojení rychlostní silnice R10.

V roce 1993 byla dokončena II. etapa úseku 510 propojující dálnici D11 se silnicí I/12 v Běchovicích a na přelomu století se následně podařilo zprovoznit 3,5 km dlouhý úsek 516 propojující dálnici D5 s rychlostní silnicí R6 a 2,5 km dlouhý úsek 517 zajišťující napojení rychlostní silnice R7.

V současné době je hlavní pozornost zaměřena na stavby SOKP v jižní části hlavního města a na přilehlém území Středočeského kraje, které jsou v závěrečné fázi výstavby. Tvoří je stavební úseky 512, 513 a 514 o celkové délce více než 23 km a společně nesou název Jihozápadní segment. Na podzim tohoto roku by měl být celý tento tah od Slivence až k dálnici D1 uveden do provozu, což výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu nejen na jižní části městského okruhu, ale i na celé řadě dalších komunikací a ke zlepšení kvality životního prostředí v jejich okolí. V příštím roce by měly být stavební práce zcela dokončeny. Celý tento úsek je od roku 2008 připravován a realizo-



Most v Kyjích, Zdroj: archiv PRAGOPROJEKT, a.s.

ván v kategorii S jako silnice I. třídy č. 1 v šířkovém uspořádání podle kategorie 27,5/100 jako směrově rozdělená komunikace se dvěma jízdními pruhy v každém směru s parametry platnými pro rychlostní silnice. Podívejme se nyní na jednotlivé stavební úseky podrobněji:

Stavební úsek 512 D1 - Vestec

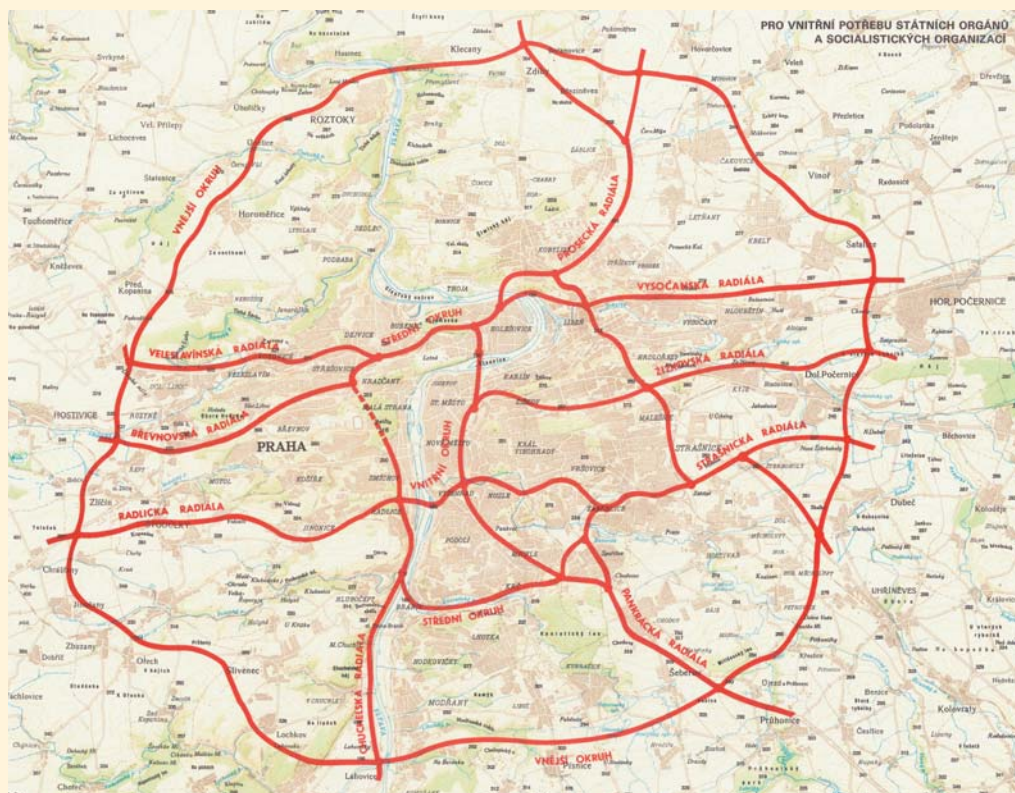
Trasa úseku 512 začíná východně od mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D1 u obce Kuřín, kde na ni naváže úsek 511, při jehož stavbě bude křižovatka s dálnicí zcela dokončena. Dále je vedena územím mezi Dobřejovicemi a Modleticemi severně od obce Herink, pokračuje jižně od obce Osnice, překračuje potok Botič a jižně od Jesenice se v místě budoucí křižovatky s dálnicí D3 napojuje na úsek 513. Délka trasy je 8,750 km a je navržena s cílem minimalizovat negativní vlivy na okolní obce a nezasahovat do trvalých objektů s výjimkou chatové zástavby v lokalitě Kocanda v údolí Botiče.

Celá trasa se nachází na území Středočeského kraje, projektantem stavby je Sdružení Pragoprojekt/Valbek – SOKP 512. Zhotovitelem stavby je Sdružení 512: Dálniční stavby Praha, a.s., Skanska DS, a.s., Metrostav a.s., PSVS, a.s. Stavba byla zahájena v září 2008. Předpokládané stavební náklady jsou podle smlouvy ve výši 3,326 mld. Kč bez DPH.

Součástí stavby tohoto úseku jsou 2 mimoúrovňové křižovatky, z toho 1 rozsáhlá s dálnicí D1, která v rámci této stavby bude vybudována pouze zčásti, a úprava jedné stávající křižovatky na dálnici D1.



Stavba 516 Třebonice – Řepy před otevřením
Zdroj: ŘSD ČR



Plán základního komunikačního systému Prahy z roku 1976

Zdroj: archiv PÚDIS, a.s.

Na celé stavbě je celkem 21 mostních objektů, z toho 7 na hlavní trase, 6 přes hlavní trasu a zbývajících 8 v mimoúrovňové křižovatce s dálnicí D1. Velké mosty jsou na trase SOKP 2. Most přes Dobřejovický potok má pro každý jízdní směr spojitou spráženou ocelobetonovou nosnou konstrukci o 9 polích o délce 252,3 m (21 + 7x30 + 21 m) tvořenou 6 svařovanými I nosníky s konstantní výškou stěny spráženými se železobetonovou deskou konstantní tloušťky. Most přes údolí Botiče má pro každý jízdní směr monolitickou spojitou konstrukci z předpjatého betonu o 5 polích, kterou tvoří dvoutřímový průřez s konstantní výškou trámu 2,10 m. Most má délku nosné konstrukce 160 m, rozpětí polí je 25 + 3x36 + 25 m.

Dále je součástí stavby 6 protihlukových stěn o celkové délce 2990 m. Celkový objem zemních prací je 1 480 000 m³ výkopů a 1 230 000 m³ násypů.

Stavební úsek 513 Vestec - Lahovice

Stavba úseku 513 začíná napojením na stavbu úseku 512 u křižení se silnicí II/101 jihozápadně od obce Jesenice. Další část trasy až k napojení Vesteckého přivaděče mimoúrovňovou křižovatkou se-



Stavba 512 Hlavní trasa u Modletic

Zdroj: Dálniční stavby, a.s.

verně od Hodkovic umožňuje ve výhledu případné rozšíření až na 8 jízdních pruhů. Trasa dále mostním objektem kříží vodoteč, přechází do dlouhého zářezu a pokračuje k silnici III/0031 Dolní Břežany – Písnice, s kterou je propojena mimoúrovňovou křižovatkou Písnice. Zde se trasa dostává již na území hlavního města Prahy, podchází místní komunikaci Cholupice – Točná a severně od Točné vstupuje portálem Cholupice do tunelu Komořany, kterým prochází Komořanskou stráň do údolí Vltavy dvěma pro každý směr samostatnými tunelovými rourami. Nad vyústěním obou tunelů v portálu Komořany přechází přeložka místní komunikace Komořany – Zbraslav a po průchodu krátkým přesýpaným tunelem následuje most přes železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou a přes řeku Vltavu. Stavba 513 končí tímto mostem na levém břehu Vltavy před složitou mimoúrovňovou křižovatkou Strakonická se silnicí I/4, která je již součástí úseku 514. Součástí stavby 513 jsou však ještě 4 přímé a 1 vratná rampa připojující se k mostu přes Vltavu. Délka trasy okruhu je 8,337 km a součástí stavby je ještě přivaděč Vestec dlouhý 1,620 km.

Trasa úseku 513 prochází zčásti po území Středočeského kraje a zčásti po území hlavního města Prahy. Projektanem Stavby je PRAGOPROJEKT, a.s.



Stavba 513 Cholupické portály

Zdroj: www.ttnz.cz

a jejím zhotovitelem je Sdružení Skanska DS, a.s., Skanska BS, a.s. a Alpine Mayreder Bau GmbH. Stavba byla zahájena v prosinci 2006 a její stavební náklady činí podle smlouvy 4,520 mld. Kč bez DPH.

Na tomto stavebním úseku jsou celkem 3 mimoúrovňové křižovatky, z nichž křižovatka s dálnicí D3 bude dobudována až se stavbou dálnice. K tomu navíc patří i celkem 5 ramp ke křižovatce Strakonická. Přivaděč Vestec zajišťuje propojení okruhu na silnici II/603, na kterou je napojen okružní křižovatkou severně od obce Vestec těsně za hranicí Prahy. V blízké budoucnosti by z této křižovatky měla až k dálnici D1 pokračovat Vestecká spojka, kterou bude realizovat hlavní město Praha.

Na celé stavbě je celkem 24 mostních objektů, z toho 6 na hlavní trase, 5 na mimoúrovňové křižovatce Strakonická, 7 přes hlavní trasu a 6 na ostatních komunikacích. Nejvýznamnějším objektem této stavby je most přes železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou a přes řeku Vltavu o celkové délce nosné konstrukce 236 m. Pro každý jízdní směr je navržena samostatná letmo betonovaná konstrukce s vedením předpínacích kabelů v nosné konstrukci o 3 polích rozpětí 66 + 104 + 63 m.

Tunel Komořany má 2 tubusy, levý ve stoupání má 3, pravý v klesání má 2 jízdní pruhy. Celková délka třípruhového tunelu je 1937 m, z toho délka raženého úseku je 1677 m a délka hloubeného úseku 260 m. Celková délka dvoupruhového tunelu je 1923 m, z toho délka raženého úseku je 1675 m a délka hloubeného úseku 248 m.

Součástí stavby je mimo další objekty 8 opěrných a zárubních zdí. Rozsáhlý objem zemních prací zahrnuje celkem 2 907 924 m³ výkopů a 1 650 221 m³ násypů.

Stavební úsek 514 Lahovice - Slivenec

Stavební úsek 514 je napojen na úsek 513 v místě levobřežní opěry mostu přes Vltavu. Na tento most přímo navazuje mostní estakáda na mimoúrovňové křižovatce Strakonická s pokračováním přes údolí Berounky a končí v Radotíně před jižním portálem tunelu Lochkov. Její celková délka je více než 2 kilometry. Na levém břehu Vltavy je situována složitá prstencovitá křižovatka dvou čtyřpruhových silnic a napojení Lahovic a silnice II/102 od Zbraslavi. Železniční trať Praha – Plzeň překračuje most ve výšce 40 m. Tunel Lochkov má 2 tubusy samostatné pro každý jízdní směr, začíná portálem Radotín a končí portálem Lochkov. Za tímto portálem překračuje trasa mostem výběžek Slavičího údolí. Lochkovské údolí překlenuje velkým mostním objektem o výšce až 65 m nad údolím a za tímto mos-

tem je situována mimoúrovňová křižovatka Lochkov připojující tuto část Prahy a silnici II/599 od Radotína. Severně od této křižovatky se stavba plynule napojuje na již provozovaný úsek SOKP 515 u Slivence. Celá stavba má délku 6,030 km a zahrnuje dále úpravu silnice I/4 v délce 1,877 km.

Trasa tohoto stavebního úseku je celá na území hlavního města Prahy. Projektanem původní dokumentace stavby byl SUDOP Praha, a.s. a VPU DECO Praha, a.s., projektanem nového řešení mimoúrovňové křižovatky Strakonická a koordinátorem realizační dokumentace stavby (RDS) je Valbek, spol. s r.o. Zhotovitelem stavby je Sdružení STRABAG-HOCHTIEF-BÖGL (STRABAG, a.s., HOCHTIEF Construction AG, BÖGL a KRÝSL, k.s.). Stavba byla zahájena v červnu 2006 a její stavební náklady činí podle smlouvy 7,511 mld. Kč bez DPH.

O náročnosti této stavby vypovídá i skutečnost, že z celé její délky je pouze 1861 m na zemním tělese, více než dvě třetiny jsou na mostních objektech nebo v tunelu. Na celé stavbě je celkem 17 mostních objektů, z toho na hlavní trase 4. Most na mimoúrovňové křižovatce Strakonická o délce přemostění 448,5 m a navazující most přes údolí Berounky o délce přemostění 1606 m společně vy-



Stavba 514 Estakáda přes údolí Berounky

Zdroj: www.ttnz.cz

tvářejí nejdelší mostní konstrukci o 37 polích v České republice. Most přes Lochkovské údolí o délce přemostění 420,9 m bude díky své technické výjimečnosti bezesporu patřit mezi ojedinělé stavby na našem území. Jeho ocelová nosná konstrukce je provedena jako sdružený rám o 5 polích se šikmými podpěrami u hlavního pole. Rozpětí polí jsou 70,0 + 78,75 + 101,5 + 92,75 + 80,5 m, vzdálenost pat šikmých stojek je 156,2 m. Most přes Slavičí údolí má délku přemostění 58,8 m.

Tunel Lochkov má 2 tubusy, pravý ve stoupání má 3 jízdní pruhy, levý v klesání 2 jízdní pruhy. Celková délka třípruhového tunelu je 1661,2 m, z toho délka raženého úseku je 1302,4 m a délka hloubených úseků 12,0 m a 346,7 m, plocha výrubu je 130 m². Celková délka dvoupruhového tunelu je 1619,6 m, z toho délka raženého úseku je 1252,4 m a délka hloubených úseků 20,0 m a 347,2 m, plocha výrubu je 100 m².

V rámci stavby se mimo jiné realizuje 6 opěrných zdí a 2 protihlukové stěny o délce 951 m. Celkový objem zemních prací činí 1 260 000 m³ výkopů a 550 000 m³ násypů.

Ing. Jan Švarc
Ing. Lukáš Svoboda, MBA