
**D0 510, STUDIE BEZPEČNOSTI A ANALÝZY RIZIK K DŮR,
AKTUALIZACE**

**PRAŽSKÝ OKRUH D0, STAVBA 510
„SATALICE – BĚCHOVICE, ZKAPACITNĚNÍ“**

Dokumentace k územnímu řízení

DATUM:
5/2018



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Na Pankraci 56
145 05, Praha 4
www.rsd.cz

SWECO 

Sweco Hydroprojekt a.s.

Čestředí Praha
Táborská 31, Praha 4
www.sweco.cz

 Making Future.

ČÍSLO ZAKÁZKY: 11-8102-0100
ARCHIVNÍ ČÍSLO: 008548/18/1

16 VYBRANÁ DOPORUČENÍ A POŽADAVKY NA STAVEBNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ A PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ, KTERÉ VYPLYNULY ZE STUDIE BEZPEČNOSTI A ANALÝZY RIZIK

16.1 DOPORUČENÍ Z DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉHO POSOUZENÍ

16.1.1 VÝSLEDKY KAPACITNÍHO POSOUZENÍ

Z nomového kapacitního posouzení vyplývá, že navržené uspořádání D0 stavby 510 je z kapacitního hlediska pro výhledové intenzity roku 2055 **nevyhovující**. Na úsek mezi MÚK Běchovice a MÚK Chlumecká je při zatížení roku 2055 překročena kapacita v mezikřižovatkových úsecích, z čehož vyplývají i nevyhovující prvky mimoúrovňových křižovatek na tomto úseku.

Ve variantě roku 2025 (po zprovoznění stavby D0 511) již stavba 510 kapacitně nevyhovuje ani v navrženém optimalizovaném uspořádání dle dokumentace DÚR (01/2018). Za nevyhovující je označen úsek mezi MÚK Českobrodská a MÚK Horní Počernice pouze v třípruhovém uspořádání. Dle kapacitního posouzení je požadováno uspořádání 2 x 4 jízdní pruhy.

Po zprovoznění stavby D0 520 a dalšímu nárůstu intenzit již stavba 510 **kapacitně nevyhovuje** v navrženém optimalizovaném uspořádání, a to v úseku mezi křižovatkami MÚK Českobrodská a MÚK Chlumecká. V tomto úseku je při dopravním zatížení roku 2055 kapacitní požadavek na uspořádání 2 x 5 jízdních pruhů.

Díky tomuto požadavku je otázkou, zda by nebylo vhodné uvažovat o realizaci alternativní komunikace v podobě souběžné komunikace, např. východní část Aglomeračního okruhu.

Optimalizace DÚR – zrušení ramp od ulice Českobrodské a nutnost uspořádání stavby 510 2 x 4 jízdní pruhy (pro rok 2055 je kapacitní požadavek v části MÚK Chlumecká – MÚK Běchovice na uspořádání 2 x 5 jízdních pruhů), nebo realizovat kolektorovou variantu celého úseku.

To znamená cca 11 rozhodnutí během 4 km, což se nedá bez spolujezdce, místní znalosti nebo navigace bez chyby zvládnout. Lepší orientace o poloze vůči krajině bude likvidována soustavou protihlukových zdí a zářezů.

Ve směru od jihu řidiči přijíždějí:

Z křižovatky Dubeč buď ze stavby 511, Štěrboholské radiály nebo přeložky silnice I/12 a volí:

- **Volba:**
 - Přímo po 510 sever;
 - Vpravo větví na Českobrodskou centrum;
 - Vpravo větví na Českobrodskou Běchovice;
- **Volba:**
 - Přímo po 510;
 - Vpravo větví do kolektoru a vratnou větví J do CČM;
 - Vpravo větví G na D11 Hradec Králové;
- **Volba:**
 - Přímo po 510;
 - Odbočení na Chlumeckou do centra (podle úpravy křižovatky Chlumecká)
 - Odbočení na Chlumeckou a do Homíh Počemic (podle úpravy křižovatky Chlumecká);
- **Volba:**
 - Přímo po 520;
 - Vpravo větví na Dálnici D 10;
 - Vpravo a pak vlevo přímou větví na Vysočanskou radiálu do centra Prahy;

To znamená cca 12 rozhodnutí během 4 km, což se rovněž nedá bez spolujezdce, místní znalosti nebo navigace bez chyby zvládnout. Lepší orientace o poloze vůči krajině bude likvidována soustavou protihlukových zdí a zářezů.

K tomu všemu navíc každá připojící se rampa s intenzivním provozem bude průběžná vozidla vytlačovat do vnitřních pruhů a proniknutí zpět do vnějšího pruhu znamená proniknout souvislým proudem nákladních automobilů. Pro lepší představu je třeba shlédnout vizualizaci provozu na přiloženém DVD.

Vybraná ochranná pásma a ochrana území:

Stavbou D0 510 bude dotčena celá řada ochranných pásem inženýrských sítí. Stavební řešení projektu je však takové, že úpravy inženýrských sítí nevyvolává. Ve staveništi se nacházejí následující inženýrské sítě, jejichž ochranná pásma je třeba respektovat a je třeba dbát podmínek práce v jejich ochranném pásmu (viz. Koordinační situace stavby C.3.1):

- Stávající nadzemní vedení VVN;
- Stávající vodovody;
- Stávající plynovody;
- Stávající kabelové trasy;
- Stávající dešťová kanalizace.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy je vymezeno zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů takto:

- dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160 km/hod ve vzdálenosti 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- dráhy celostátní, regionální ostatní ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy

V řešení úseku 2 800 m se dráha nenachází, nadjezd železniční trati se nachází severně od křižovatky Chlumecká (železniční trať 2- kolejná, elektrifikovaná Praha – Čelákovice – Lysá nad Labem) a pod mostem přes Počernický rybník (železniční trať Praha – Běchovice 3-kolejná elektrifikovaná + další 4 staniční koleje).

Ochrana území

- Lokální biocentrum Počernický rybník – mimo rozsah řešení;
- NRBC 1 „Vidrholec“;
- LBK 257 „Vítkov - Vidrholec“
- LBK 407 „Svépravický potok II“
- IP 408 „Chvalka“
- LBC 64 „Chvaly“
- RBK 38 „Vinořská bažantnice - Vidrholec“
- LBC 64 „Chvalský lom“
- Významné krajinné prvky (VKP);

- PP Počernický rybník;
- PP Xaverovský háj;
- PP Chvalský lom;
- Přírodní park Klánovice – Čihadla;

Všechny tyto lokality a jejich ochrana nevytvářejí přímý vliv na bezpečnost silničního provozu a rizika s tím spojená. Vytvářejí však natolik silná omezení v možnostech potřebného zkapacitnění tohoto klíčového úseku, do kterého se v těsném sledu napojují 2 dálnice (D11 a D10) a silnice I. třídy, že **není předkládáno projektové řešení, které by řešilo řádně a v souladu s normou takové uspořádání, které by zaručovalo ve výhledovém období dosažení a udržení požadované úrovně kvality provozu.**



Obrázek 8 - Přehledný rozsah stavby 510 - zkapacitnění okruhu D0