
Technická zpráva

k dokončení SOKP – regionální varianta

aktualizace 2020

Obsah

1.	Úvod	2
2.	Sektory dokončení SOKP	3
2.1	Severozápadní sektor	3
2.2	Severní sektor	5
2.3	Východní sektor	7
3.	Související zařízení	9
3.1	Vybavení a příslušenství SOKP	9
3.2	Obslužná zařízení SOKP	9
3.3	Cizí zařízení na SOKP	9
4.	Související stavby	10
4.1	Přeložka silnice II/240	10
4.2	Přeložka silnice II/241	10
4.3	Přeložka silnice I/2 a Hostivařská spojka	10
5.	Propočet SOKP (CÚ 2018)	12
5.1	Úvod.....	12
5.2	Bilance zemních prací.....	12
5.3	Rekapitulace sektorů dokončení SOKP – regionální alternativa	13
5.4	Rekapitulace stavby SOKP – severozápadní sektor	14
5.5	Rekapitulace stavby SOKP – severní sektor.....	18
5.6	Rekapitulace stavby SOKP – východní sektor	22
6.	Realizace SOKP (harmonogram)	26
6.1	Úvod.....	26
6.2	Podmínky realizace dopravní cesty.....	26
6.3	Orientační harmonogram	29
7.	Závěr	31

Zhotovitel:



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr

Srpen 2020

1. Úvod

Včasné dokončení SOKP závisí na všeobecné dohodě o akceptovatelné trase, která splňuje všechny stávající požadavky na ni kladené, včetně požadavků cílového roku. Jelikož je trasa SOKP součástí Evropské silniční sítě TEN-T, **musí být i v souladu se stávajícími standardy a požadavky**, které jsou dány Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Z hlediska vnitrostátního musí být trasa v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, platné od 15. 4. 2015 – republikovými prioritami, i s dopravní politikou ČR pro období 2020 až 2030, která určuje dobudovat dopravní infrastrukturu sítě silnic „E“ a „TEN-T“ na našem území.

Z hlediska územního SOKP, který je nadmístního významu, musí být mimo sídelní útvary, není přípustná trasa v intravilánu Prahy, která město rozděluje a snižuje jeho propustnost a obyvatelnost, včetně znehodnocení jeho zastavitelného území. Trasa musí být vedena mimo obytnou zástavbu obcí a nesmí být v konfliktu s CHKO nebo NATURA 2000. Při návrhu trasy musí být dodrženy platné hygienické limity (hluk, emise, odstupy), platné normy ČSN a standardy pro TEN-T, jakož i výsledné stavební náklady, které musí odpovídat ceně obvyklé (cca 500 mil. Kč/km). Navržené řešení musí splňovat podmínku ekonomického opodstatnění – únosnosti, včetně ekonomické návratnosti nejpozději do cílového roku (2050).

Území trasy dokončení SOKP je dáno začátkem a koncem stávající zprovozněné části SOKP, tj. MÚK D7 Dlouhá Míle a MÚK D1 Modletice. Dokončení SOKP je v severozápadní, severní a východní části aglomerace hl. m. Prahy ve Středočeském kraji. Na území hl. m. Prahy leží nepatrná část SOKP, a to mezi MÚK Dlouhá Míle a MÚK Ruzyně (cca 3 km), v úseku MÚK Říčany – MÚK Královice severně (cca 4 km). Celkově to znamená, že navržené dokončení SOKP celkové délky cca 68 km prochází po území hl. m. Prahy v délce 7 km a po území Středočeského kraje v délce 61 km.

Z hlediska co nejdřívejšího uvedení okruhu do provozu je jeho realizace rozdělena na sektory:

- **severozápadní** – MÚK Dlouhá Míle až MÚK D8, délka 21,000 km, totožný se stavbami SOKP č. 518 a 519;
- **severní** – MÚK D8 až MÚK D10, délka 18,510 km, totožný se stavbou SOKP č. 520;
- **východní** – MÚK D10 až MÚK D1, délka 28,517 km, totožný se stavbami SOKP č. 510 a 511.

2. Sektory dokončení SOKP

2.1 Severozápadní sektor

2.1.1 TRASA SOKP

Severozápadní sektor začíná v MÚK Dlouhá Míle na stávající D7, kterou sleduje (směrově i výškově) k MÚK Kněžves (cca 4,1 km), která se ruší. Trasa SOKP se odchyluje od D7 vpravo přes MÚK D7 – Tuchoměřice a prochází volnou krajinou v minimální vzdálenosti od obytné zástavby cca 0,5 km. U obce Lichoceves je MÚK II/241, což je přívaděč z Prahy 6 – Suchdola. Dále míjí obce Noutonice, Svrkyně, Velké Přílepy, jižně od Turska k přechodu údolí Vltavy v obci Letky (část města Libčice n. Vltavou). Obec Letky trasa kříží mostním objektem dlouhým 600 m ve výšce cca 80 m nad hladinou Vltavy, trasa prochází souběžně s vedením VVN nad končící obytnou zástavbou obce Letky na levém břehu Vltavy. Na pravém břehu Vltavy trasa prochází volným prostorem mezi ÚJV Řež, a.s. (dříve Ústav jaderného výzkumu Řež), a NPR Větrušická rokle (národní přírodní rezervace). Pokračuje volným terénem severně od Klecan (cca 1 km) ke křížení MÚK D8 u obce Sedlec.

Území je mírně zvlněné, směrové oblouky jsou v rozmezí $R = 1100$ m až 3000 m, sklonové poměry 0,65 % až 2,0 %. Výjimkou je krátký úsek přes údolí Vltavy, kde je nejmenší $R_{\min} = 900$ m a největší spád 3,5 %.

2.1.2 KŘÍŽOVATKY

Napojení zájmového území zajišťují mimoúrovňové křižovatky (MÚK):

- MÚK Dlouhá Míle a MÚK Ruzyně zůstávají zachovány ve stávajícím tvaru s tím, že se upraví přídatné pruhy s ohledem na rozšíření stávající D7 na šestipruh.
- MÚK Kněžves (km 4,05) se zruší a nahradí novou MÚK Tuchoměřice křižující dálnice D7 a SOKP (km 4,88).
- MÚK Lichoceves (km 7,88) je křížení se silnicí II/241.
- MÚK Tursko (km 11,67) je křížení SOKP a silnice II/240 (ev. II/101).
- MÚK Klecany (km 17,44) je křížení SOKP a silnice III. třídy Klecany – Větrušice.
- MÚK D8 (km 21,000) končí Severozápadní sektor a začíná Severní sektor SOKP.

2.1.3 KOMUNIKACE

- SOKP – novostavba v extravilánu 16,940 km
- SOKP – rozšíření stávající D 27,5 na D 33,5 4,060 km

- Silnice S 11,5 – přeložky I. a II. třídy 1,200 km
- Silnice S 7,5 – přeložky III. třídy 4,650 km
- Polní cesty P 6 – přeložky 2,550 km

2.1.4 MOSTY

- Most na SOKP přes Vltavu – objekt č. 201 (km 15,41–16,01)

Přemostění je navrženo jako dvě samostatné konstrukce z důvodu bezpečnostního, údržby a etapové výstavby. Most je navržen jako spřažená příhradová konstrukce s betonovou deskou mostovky v obou úrovních. Most je o pěti polích, rozpětí 105 + 3×130 + 105 = 600 m celkové délky, šířka mostu 36,8 km. Spodní stavbu tvoří opěry a pilíře maximálně výšky 84 m. Založení opěr a pilířů plošné, u pilířů 3 a 4 založení na šachtových pilířích. Geologický profil Vltavy – vltavskou terasu tvoří štěrkopísky až velmi hutné štěrky.

- Mosty na SOKP – D 33,5 0,865 km
- Rozšíření stávajících mostů na D7 180 m²
- Mosty přes SOKP – S 11,5 0,065 km
- Mosty přes SOKP – P 6 0,135 km
- Železniční mosty 0,200 km

2.1.5 PROTIHLUKOVÁ OCHRANA

- Zahloubení trasy 5,75 km
- Zemní valy 5,75 km
- Stěny 5,00 km

2.1.6 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

- Sektor – výkop 3 378 400 m²
 - Sektor – násep 1 125 300 m²
- | | |
|----------|--------------------------|
| Přebytek | 2 253 100 m ² |
|----------|--------------------------|

2.1.7 CENA STAVBY (BEZ DPH) – CÚ 2018

Základní cena	7 539,6 mil. Kč
Výsledná cena	8 776,2 mil. Kč

2.2 Severní sektor

2.2.1 TRASA SOKP

Trasa začíná v MÚK D8 (km 21,000) a pokračuje východním směrem, kde tunelem míjí severně obec Sedlec a dále pokračuje volným prostorem mezi obcemi Bašť a Líbeznice, stáčí se vpravo severně od obcí Měšice a Mratín do souběhu s VVN mezi obcemi Brázdím a Polerady až k obci Popovice, kde přechází Vnořské údolí, míjí severovýchodně obec Dřevčice, jihozápadně Brandýs nad Labem a končí na MÚK D10 (km 39,510) u obce Zápy.

Trasa stavby 520 je v celém rozsahu na území rovinatém, podélný sklon do 1 % téměř v celé délce (mimo tunelového úseku – 2,77 %), směrové vedení trasy oblouky $R = 1500$ m až 5000 m.

2.2.2 KŘIŽOVATKY

Napojení přilehlého území je umožněno mimoúrovňovými křižovatkami:

- MÚK I/9 – Líbeznice (km 25,276)
- MÚK II/244 – Kostelec nad Labem (km 30,615)
- MÚK II/610 – Brandýs nad Labem (km 37,330)
- MÚK D10 – Zápy (km 39,510)

2.2.3 KOMUNIKACE

- | | |
|---|-----------|
| • SOKP – novostavba v extravilánu
kategorie R 33,5/100 | 18,510 km |
| • Silnice S 11,5 – přeložky I. a II. třídy | 1,200 km |
| • Silnice S 7,5 – přeložky III. třídy | 7,400 km |
| • Polní cesty P 6 – přeložky | 1,700 km |

2.2.4 MOSTY

- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| • Mosty na SOKP – D 33,5 | 0,770 km |
| • Mosty přes SOKP přesypané | 420 m ² |
| • Mosty přes SOKP – S 11,5 | 0,165 km |
| • Mosty přes SOKP – S 7,5 | 0,420 km |
| • Mosty přes SOKP – P 6 | 0,125 km |
| • Železniční mosty | 0,080 km |

2.2.5 TUNELY

- Tunel Sedlec

Dva třípruhové tubusy v extravilánu dlouhé 2,350 km, tj. celková délka 4,700 km.

2.2.6 PROTIHLUKOVÁ OCHRANA

- Zahloubení trasy 6,25 km
- Zemní valy 10,00 km
- Stěny 8,75 km

2.2.7 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

- Sektor – výkop 3 129 200 m²
 - Sektor – násep 2 041 500 m²
- | | |
|----------|--------------------------|
| Přebytek | 1 087 700 m ² |
|----------|--------------------------|

2.2.8 CENA STAVBY (BEZ DPH) – CÚ 2018

Základní cena	15 462,5 mil. Kč
Výsledná cena	17 998,3 mil. Kč

2.3 Východní sektor

2.3.1 TRASA SOKP

Východní sektor začíná od křížení SOKP s D10 (km 39,510) a pokračuje směrem východním mezi obec Zápy a Mstětice, které obchází severně až východně ve vzdálenosti cca 1 km obloukem ($R = 1725$ m) v zářezu cca 7,0 m. Dalším protisměrným obloukem ($R = 950$ m) od obce Jirny sleduje trasu Regionální varianty (z roku 1996), která byla schválena ve VÚC Středočeského kraje jako silnice nadmístního významu. Trasa SOKP pokračuje jihovýchodním směrem, míjí v dostatečné vzdálenosti pro ochranu před negativními vlivy dopravy obce Jirny, Nové Jirny, Horoušanky, Horoušany, Tlustovousy, Tuklaty směrem k silnici I/12. Křížení se silnicí I/12 a obchvat města Úvaly v jihovýchodní části jsou v souladu s jeho směrným územním plánem. Tato trasa dále míjí v dostatečné vzdálenosti (minimálně 0,5 km) obce Škvorec, Dobročovice, Zlatá, Květnice, Sluštice, Sibřina, Křenice, Královice, Nedvězí, Kolovraty, Říčany, Kuří, Nupaky. Úsek SOKP mezi MÚK Říčany a MÚK D1 je shodný se směrným územním plánem města Říčany a alternativou A-ZÚR SOKP.

Území je rovinaté, minimální směrové oblouky $R = 950$ m, maximální podélný sklon 2,4 %.

2.3.2 KŘÍŽOVATKY

- MÚK D10 (km 39,510) je mimoúrovňová křižovatka dvou dálnic D10 a SOKP, rovněž umožňuje připojení obce Zápy (silnice II/101).
- MÚK D12 – Jirny (km 45,735) je umístěna v prostoru stávající MÚK, nově přestavěna dle požadavků křížení dálnic.
- MÚK I/12 – Úvaly (km 52,240) je křížení SOKP a silnice I. třídy č. 12.
- MÚK Královice (km 60,640) – připojení přeložky silnice I/2 a Hostivařské spojky.
- MÚK I/2 – Říčany (km 63,860) – připojuje zájmovou oblast Říčany, Uhříněves a Kolovraty.
- SOKP se napojuje do stávající MÚK D1 – Modletice, v jejím začátku.

2.3.3 KOMUNIKACE

- | | |
|--|-----------|
| • SOKP D 33,5 – novostavba v extravilánu | 28,517 km |
| • Silnice S 11,5 – přeložky I. a II. třídy | 2,100 km |
| • Silnice S 7,5 – přeložky III. třídy | 10,200 km |
| • Polní cesty P 6 – přeložky | 2,450 km |

2.3.4 MOSTY

- Mosty na SOKP – D 33,5 2,080 km
- Mosty na SOKP přesypané 700 m²
- Mosty přes SOKP – S 11,5 0,215 km
- Mosty přes SOKP – S 7,5 0,525 km
- Mosty přes SOKP – P 6 0,200 km

2.3.5 TUNELY

- Tunel Na Vysoké
- Ražený, třípruhový, délka 550 m, 2 tubusy (km 60,400–60,950).

2.3.6 PROTIHLUKOVÁ OCHRANA

- Zahloubení trasy 7,00 km
- Zemní valy 12,40 km
- Stěny 11,20 km

2.3.7 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

- Sektor – výkop 4 509 800 m²
 - Sektor – násep 3 369 600 m²
- | | |
|----------|--------------------------|
| Přebytek | 1 140 200 m ² |
|----------|--------------------------|

2.3.8 CENA STAVBY (BEZ DPH) – CÚ 2018

Základní cena	13 972,9 mil. Kč
Výsledná cena	16 264,4 mil. Kč

3. Související zařízení

3.1 Vybavení a příslušenství SOKP

Vybavením a příslušenstvím SOKP se rozumí zejména svodidla, oplocení, svislé a vodorovné dopravní značení, světelná signalizační zařízení, vegetační úpravy, clony proti vzájemnému oslňování atp. Jsou součástí standardu komunikace, nejsou zvlášť specifikovány a jsou obsaženy v cenovém normativu.

Nutná protihluková opatření (stěny, valy) jsou graficky vyznačeny v dokumentaci (situace a podélný profil) a obsaženy v cenovém normativu (expertní posouzení). Nutno uvést, že se předpokládá většinu trasy SOKP oddělit oboustranně zelenými pásy v šíři minimálně 50 m ochranného pásma od souvisejícího území.

3.2 Obslužná zařízení SOKP

Obslužná zařízení – tj. odpočívky, parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, motoresty, motely, cestmistrovství (SSÚD) – nejsou předmětem řešení vyhledávací studie. S návrhem umístění odpočívek, parkovišť, motorestů, motelů, servisů, čerpacích stanic se **na SOKP vzhledem k hustotě křižovatek MÚK (průměr 4,1 km) neuvažuje**. Ty je možné umístit na radiálách připojených na SOKP.

Údržba SOKP zprovozněné části se provádí z SSÚD Rudná v jihozápadním segmentu SOKP. Pro nedokončenou část SOKP se SSÚD předpokládá v severovýchodním prostoru okolo připojení dálnice D10 (Liberecké).

3.3 Cizí zařízení na SOKP

Cizí zařízení – tj. kolektory, kanalizace, vodovody, plynovody, teplovody, horkovody, silnoproud, telekomunikační sítě, kabelovody a produktovody – nejsou specifikovány, jsou obsaženy v propočtu stavby položkou „ostatní“ a oceněny procentuální sazbou, eventuálně zvýšenou provizorní položkou.

Obslužná a cizí zařízení SOKP budou řešena na základě veřejnoprávního projednání této studie v následné úrovni projektové dokumentace (DÚR, DSP, PD).

4. Související stavby

Související dopravní stavby jsou silnice a městské komunikace navrhované a prosazované veřejností, tj. Středočeským krajem a Magistrátem hl. m. Prahy (jeho městskými částmi). Tyto stavby jsou převzaty a uvedeny v přehledné situaci 1 : 50 000, včetně jejich navázání na trasu SOKP – regionální alternativu.

4.1 Přeložka silnice II/240

Návrh trasy přeložky silnice II/240 je navržen v souladu s *Memorandem o spolupráci při realizaci obchvatů silnic II/240 (26. 4. 2014)* mezi MD ČR a spolkem starostů SČK a také s usnesením Rady Středočeského kraje č. 108-24/2014 ze dne 11. 8. 2014. Přeložka II/240 řeší obchvat města Kralupy nad Vltavou a zároveň odvedení tranzitní dopravy (kamionové) v severozápadním sektoru pražské aglomerace.

Dokumentace přeložky II/240 (2017) je rozdělena na tři etapy, z nichž se z hlediska SOKP týká etapa č. 1. Trasa první etapy II/240 je převážně (9 km) identická s trasou SOKP alternativou regionální (2015). Rozumné je tedy – a pro Středočeský kraj výhodné – prosazovat stavbu přeložky II/240 společně s SOKP alternativou regionální, a tak mimo jiné vyloučit problematické napojení přeložky II/240 na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou.

4.2 Přeložka silnice II/241

Přeložka silnice II/241 se prodlouží od silnice II/240 na SOKP – MÚK Lichoceves, a tak v délce cca 5 km přeložka bude přivaděč Prahy 6 – městské části Suchdol. V Suchdole bude navazovat na tunelový přivaděč Kamýcká, který navazuje na dlouhodobě žádané propojení Praha 6–Praha 8 přemostěním Vltavy do ulice K Pazderkám. Využitím sběrných komunikací ulic Čimická, Nad Šutkou, Zenklova a Vysočanské radiály vznikne dopravní spojení východ-západ v severním sektoru hl. m. Prahy. Tím se vyřeší v Praze mimo jiné především dopravní problémy v Holešovičkách a na Kbelské.

4.3 Přeložka silnice I/2 a Hostivařská spojka

Přeložka silnice I/2 a Hostivařská spojka vytváří obchvat pro kamionovou a zbytkovou dopravu sídelních útvarů města Říčany (ulice Černokostelecká) a městských částí Kolovraty, Uhříněves a Měcholupy. Přeložka I/2 začíná na okraji obce Mukařov (ulice Pražská), v MÚK Královice (SOKP km 60,040) navazuje na Hostivařskou spojku, která je do této MÚK zaústěna.

Přeložka silnice I/2

– kategorie S 11,5/90, délka cca 9 km – navazuje na stávající silnici I/2 v Mukařově, prochází Janovickým lesem, volným prostorem mezi obcemi Babice a Strašín, míjí Březí a západním obchvatem Křenice končí v MÚK Královice.

Hostivařská spojka

– kategorie S 20,75/90, délka cca 8,5 km – z MÚK Královice vede severně od obce Královice a Netluky, podél Podleského rybníka, prolukou mezi Dubečkem a Horními Měcholupy, míjí Dolní Měcholupy. Nyní končí na stávající silnici I/2 (Kutnohorská), ve výhledu bude končit na vnitřním Pražském okruhu.

Realizace Hostivařské spojky je již delší dobu prosazována dotčenými městskými částmi, zatím ne příliš úspěšně. Její společné prosazování s přeložkou I/2 a regionální alternativou SOKP by mělo být úspěšné, neboť se jedná o řešení dopravní problematiky celého jihovýchodního sektoru hl. m. Prahy a její aglomerace.

5. Propočet SOKP (CÚ 2018)

5.1 Úvod

Propočet SOKP – regionální alternativa – aktualizace 2020 je vyhotoven dle cenových normativů staveb pozemních komunikací SFDI 2018.

Účelem těchto standardů je:

- specifikovat základní věcný obsah ve vztahu ke stanovené ceně normativu,
- umožnit míru odlišnosti ceny v konkrétním případě expertním posouzením,
- definovat rozsah rizik.

Propočet je vyhotoven jednotlivě pro sektory dokončení SOKP, tj. pro sektor **severozápadní**, sektor **severní** a sektor **východní**, a to včetně rozlišení stavebních objektů, tj. komunikace, mosty, tunely, mimoúrovňové křižovatky, protihluková opatření a ostatní. V závěru je oceněno celé dokončení regionální alternativy.

5.2 Bilance zemních prací

č. stavby SEKTOR	VÝKOP [m ³]			NÁSEP [m ³]			ROZDÍL [m ³]
	1 celkem	2 zemina vhodná	3 orná nevhodná	4 trasa	5 PH val	6 celkem (4 + 5)	7 hmotnice (2 - 6)
518	2 761 800	2 566 800	195 000	901 100			
519	616 600	536 600	80 000	249 200			
severo- západní	3 378 400	3 103 400	275 000	1 150 300	575 000	1 725 300	+1 378 100
520 severní	3 129 200	2 814 200	315 000	1 041 500	1 000 000	2 041 500	+772 700
510	1 805 900	1 553 400	252 500	1 307 300			
511	2 703 900	2 456 400	247 500	822 300			
východní	4 509 800	4 009 800	500 000	2 129 600	1 240 000	3 369 600	+640 200
CELKEM	11 017 400	9 927 400	1 090 000	4 321 400	2 815 000	7 136 400	+2 791 000

Závěr bilance dokládá:

- přebytek vhodné zeminy do násypů v objemu cca 2,8 mil. m³,
- zisk orné půdy (humusu) ke zlepšení zemědělských polností cca 1,1 mil. m³.

5.3 Rekapitulace sektorů dokončení SOKP – regionální alternativa

PROPOČET (CÚ 2018) DLE NORMATIVŮ SFDI

Číslo stavby	SEKTOR	CENA DLE NORMATIVŮ [mil. Kč]						ZÁKLADNÍ CENA STAVBY [mil. Kč]	odvětvové navýšení + 1,4 % provizorní položka + 15 % [mil. Kč]	VÝSLEDNÁ CENA STAVBY bez DPH [mil. Kč]
		Komu- nikace	Mosty	Tunely	MÚK	PHO	Ostatní			
518 519	severozápadní MÚK Dlouhá Míle – MÚK D8	3 601,0	1 736,7	—	282,0	109,6	1 810,4	7 539,6	1 236,5	8 776,2
520	severní MÚK D8 – MÚK D10	4 042,9	1 215,3	5 884,9	352,4	254,1	3 712,9	15 462,5	2 535,8	17 998,3
510 511	východní MÚK D10 – MÚK D1	5 678,1	3 018,9	1 272,7	282,0	366,0	3 355,2	13 972,9	2 291,6	16 264,4
	Regionální alternativa CELKEM	13 322,0	5 970,9	7 157,5	916,3	729,7	8 878,5	36 975,0	6 063,9	43 038,9

UKAZATEL REGIONÁLNÍ ALTERNATIVY
[mil. Kč/km]

542,9

631,9

5.4 Rekapitulace stavby SOKP – severozápadní sektor

Ocenění je zpracováno pomocí „Cenových normativů MD ČR“ v CÚ 2018, bez DPH.

Objekt	Popis	Základní cena [mil. Kč]
1	Komunikace	3 601,033
2	Mosty	1 736,662
3	Tunely	—
4	Mimoúrovňové křižovatky	281,952
5	Protihluková opatření	109,550
9	Ostatní náklady	1 810,426

Cena stavby dle normativů CELKEM	7 539,623
Odvětvové navýšení 1,4 % + provizorní položka 15,0 % = 16,4 %	1 236,498
Výsledná cena stavby [mil. Kč]	8 776,121

DL = 21,00 km

Ukazatel stavby [mil. Kč/km]	417,9
--	--------------

5.4.1 SOKP – ALTERNATIVA REGIONÁLNÍ – SEKTOR SEVEROZÁPADNÍ (DL = 21,00 km)

PROPOČET DLE CENOVÝCH NORMATIVŮ MD ČR (CÚ 2018)

ČÍSLO OBJEKTU	STANIČENÍ	POPIS OBJEKTU	α	CENA NORMATIVU			EXPERTNÍ CENA DLE ATRIBUTU				ZÁKLADNÍ CENA		
				MJ	POČET	CENA [mil. Kč]	koeficient zemní práce	koeficient most. šířka	koeficient most. výška	CENA [mil. Kč]	riziko %	CENA [mil. Kč]	
1 KOMUNIKACE													
101	0,000 – 4,060	SOKP – rozšíření		m ²	24360	1700,000	17,1				48,493		
102	4,060 – 21,000	SOKP – novostavba		km	16,075	159,700	17,1				3006,165		
103	4,765	S 11,5 – silnice I/7		km	0,400	48,100	15,0				22,126		
104	7,880	S 9,5 – silnice II/241		km	0,400	28,800	10,0				12,672		
105	11,670	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,400	28,800	10,0				12,672		
106	5,474	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,400	17,800					7,120		
107	6,714	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,500	17,800					8,900		
108	7,860	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,700	17,800					12,460		
109	8,481	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,350	17,800					6,230		
110	9,227	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,600	17,800					10,680		
111	10,373	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,700	17,800					12,460		
112	12,424	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,600	17,800					10,680		
113	14,122	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,800	17,800					14,240		
114	17,445	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,700	17,800					12,460		
115	5,494	P 6		km	0,350	7,000					2,450		
116	12,424	P 6		km	0,600	7,000					4,200		
117	16,520	P 6		km	0,500	7,000					3,500		
118	18,200	P 6		km	0,700	7,000					4,900		
119	19,544	P 6		km	0,400	7,000					2,800		
1. KOMUNIKACE CELKEM											3 215,208	12,0%	3 601,033

Technická zpráva – DOKONČENÍ SOKP – aktualizace 2020

2 MOSTY													
201	4,765	D 33,5 nad větví MÚK D7		km	0,050	1118,900					55,945		
202	6,714	D 33,5 přes železniční trať		km	0,050	1118,900					55,945		
203	11,670	D 33,5 přes II/240		km	0,060	1118,900					67,134		
204	12,424	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,045	1118,900					50,351		
205	14,122	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,060	1118,900					67,134		
206	15,478	D 33,5 přes Vltavu		km	0,602	1118,900		2,0	30,0		893,164		
207	7,880	S 11,5 MÚK Lichoceves		km	0,065	412,300					26,800		
208	2,550	rekonstrukce Aviatická		m ²	75	15660					1,175		
209	4,000	rekonstrukce Kněževes		m ²	90	15660					1,409		
210	5,474	S 7,5 přes SOKP		km	0,070	281,500					19,705		
211	6,757	S 7,5 přes železniční trať		km	0,050	281,500					14,075		
212	8,481	S 7,5 přes SOKP		km	0,060	281,500					16,890		
213	9,227	S 7,5 přes SOKP		km	0,060	281,500					16,890		
214	10,373	S 7,5 přes SOKP		km	0,060	281,500					16,890		
215	17,445	S 7,5 MÚK Klecany		km	0,080	281,500					22,520		
216	16,520	P 6 přes SOKP		km	0,075	206,900					15,518		
217	19,544	P 6 přes SOKP		km	0,060	206,900					12,414		
218	5,298	železniční jednokolejný		km	0,200	764,800			10,0		168,256		
219	2,167	rekonstrukce Kopanický p.		m ²	75	15660					1,175		
2. MOSTY CELKEM											1 523,388	14%	1 736,662

4 MIMOÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY													
401	4,765	MÚK Tuchoměřice – D7		ks	1	53,400	20,0				64,080		
402	7,880	MÚK Lichoceves – II/240		ks	1	53,400	20,0				64,080		
403	11,670	MÚK Tursko – II/240		ks	1	53,400	20,0				64,080		
404	17,495	MÚK Klecany – III. třída		ks	1	53,400	20,0				64,080		
4. MIMOÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY CELKEM											256,320	10%	281,952
5 PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ													
		stěny		km	5,000	9,500					47,500		
		valy		km	3,500	12,500	15,0				50,313		
5. PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ CELKEM											97,813	12%	109,550
MEZISOUČET											<u>5729,198</u>		
9 OSTATNÍ													
B.1		všeobecné	6%	343,752									
B.2		přípravné práce	6%	343,752									
B.3		vodohospodářské	6%	343,752									
B.4		inženýrské sítě	3,7%	211,980									
B.5		zabezpečovací opatření	3,7%	211,980									
B.6		technologická zařízení	1,2%	68,750									
B.7		úpravy ploch	5%	286,460									
9. OSTATNÍ CELKEM											1 810,426		

5.5 Rekapitulace stavby SOKP – severní sektor

Ocenění je zpracováno pomocí „Cenových normativů MD ČR“ v CÚ 2018, bez DPH.

Objekt	Popis	Základní cena [mil. Kč]
1	Komunikace	4 042,859
2	Mosty	1 215,341
3	Tunely	5 884,861
4	Mimoúrovňové křižovatky	352,440
5	Protihluková opatření	254,100
9	Ostatní náklady	3 712,874

Cena stavby dle normativů CELKEM	15 462,474
Odvětvové navýšení 1,4 % + provizorní položka 15,0 % = 16,4 %	2 535,846
Výsledná cena stavby [mil. Kč]	17 998,320

DL = 18,51 km

Ukazatel stavby [mil. Kč/km]	972,4
--	--------------

5.5.1 SOKP – ALTERNATIVA REGIONÁLNÍ – SEKTOR SEVERNÍ (DL = 18,51 km)

PROPOČET DLE CENOVÝCH NORMATIVŮ MD ČR (CÚ 2018)

ČÍSLO OBJEKTU	STANIČENÍ	POPIS OBJEKTU	α	CENA NORMATIVU			EXPERTNÍ CENA DLE ATRIBUTU			ZÁKLADNÍ CENA		
				MJ	POČET	CENA [mil. Kč]	koeficient zemní práce	koeficient most. šířka	koeficient most. výška	CENA [mil. Kč]	riziko %	CENA [mil. Kč]
1 KOMUNIKACE												
101	21,000 – 39,510	SOKP – novostavba D 33,5		km	18,51	159,700	15,1			3402,410		
102	25,276	S 11,5 – silnice I/9		km	0,400	48,100	13,0			21,741		
103	30,615	S 9,5 – silnice II/244		km	0,400	28,800	11,0			12,787		
104	37,330	S 9,5 – silnice II/610		km	0,400	28,800	11,0			12,787		
105	24,148	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,500	22,100				11,050		
106	24,994	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,600	22,100				13,260		
107	27,322	S 7,5 – silnice III. třídy		km	1,100	22,100				24,310		
108	28,664	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,500	22,100				11,050		
109	32,501	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,750	22,100				16,575		
110	34,034	S 7,5 – silnice III. třídy		km	1,400	22,100				30,940		
111	35,250	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,850	22,100				18,785		
112	38,307	S 7,5 – silnice III. třídy		km	1,000	22,100				22,100		
113	23,174	P 6		km	0,800	7,000				5,600		
114	30,178	P 6		km	0,500	7,000				3,500		
115	33,175	P 6		km	0,400	7,000				2,800		
1. KOMUNIKACE CELKEM										3 609,696	12%	4 042,859

Technická zpráva – DOKONČENÍ SOKP – aktualizace 2020

2 MOSTY													
201	30,178	D 33,5 přes polní cestu		km	0,045	1118,900					50,351		
202	30,615	D 33,5 MÚK Kostelec		km	0,060	1118,900					67,134		
203	32,501	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,045	1118,900					50,351		
204	34,774	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,060	1118,900					67,134		
205	36,387	D 33,5 biokoridor		km	0,360	1118,900			15,0		436,371		
206	39,510	D 33,5 přes železniční trať		km	0,080	1118,900					89,512		
207	25,276	S 11,5 MÚK Libeznice		km	0,085	412,300					35,046		
208	37,330	S 11,5 MÚK Brandýs		km	0,080	412,300					32,984		
209	24,148	S 7,5 přes SOKP		km	0,060	281,500					16,890		
210	24,994	S 7,5 přes SOKP		km	0,090	281,500					25,335		
211	27,328	S 7,5 přes SOKP		km	0,075	281,500					21,113		
212	28,664	S 7,5 přes SOKP		km	0,065	281,500					18,298		
213	34,034	S 7,5 přes SOKP		km	0,060	281,500					16,890		
214	38,307	S 7,5 přes SOKP		km	0,070	281,500					19,705		
215	23,174	P 6 přes SOKP		km	0,070	206,900					14,483		
216	33,175	P 6 přes SOKP		km	0,055	206,900					11,380		
217	26,557	železniční jednokolejný		km	0,080	764,800			11,0		67,914		
218	28,496	přesypaný – Měšický p.		m ²	105	0,040					4,200		
219	29,262	přesypaný – Vysušilský p.		m ³	105	0,040					4,200		
220	30,449	přesypaný – Mratínský p.		m ⁴	105	0,040					4,200		
221	32,693	přesypaný – Poleradský p.		m ⁵	105	0,040					4,200		
222	35,535	přesypaný – vodoteč		m ⁶	105	0,040					4,200		
223	39,346	přesypaný – Ostrovský p.		m ⁷	105	0,040					4,200		
2. MOSTY CELKEM											1 066,088	14%	1 215,341

Technická zpráva – DOKONČENÍ SOKP – aktualizace 2020

3 TUNELY												
301	20,550 – 22,900	Sedlec – ražený – intravilán		km	2,350	1061,100				2493,585		
		– třípruhový – 2×		km	2,350	1061,100				2493,585		
3. TUNELY CELKEM										4 987,170	18%	5 884,861
4												
401	21,000	MÚK Sedlec – Zápy		ks	1	53,400	20,0			64,080		
402	25,275	MÚK Líbeznice – I/9		ks	1	53,400	20,0			64,080		
403	30,615	MÚK Kostelec –II/244		ks	1	53,400	20,0			64,080		
404	37,330	MÚK Brandýs – II/610		ks	1	53,400	20,0			64,080		
405	39,510	MÚK Zápy – D10		ks	1	53,400	20,0			64,080		
4. MIMOÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY CELKEM										320,400	10%	352,440
5 PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ												
		stěny		km	8,750	9,500				83,125		
		valy		km	10,000	12,500	15,0			143,750		
5. PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ CELKEM										226,875	12%	254,100
MEZISOUČET											<u>11749,600</u>	
9 OSTATNÍ												
B.1		všeobecné	6%	704,976								
B.2		přípravné práce	6%	704,976								
B.3		vodohospodářské	6%	704,976								
B.4		inženýrské sítě	3,7%	434,735								
B.5		zabezpečovací opatření	3,7%	434,735								
B.6		technologická zařízení	1,2%	140,995								
B.7		úpravy ploch	5%	587,480								
9. OSTATNÍ CELKEM										3 712,874		

5.6 Rekapitulace stavby SOKP – východní sektor

Ocenění je zpracováno pomocí „Cenových normativů MD ČR“ v CÚ 2018, bez DPH.

Objekt	Popis	Základní cena [mil. Kč]
1	Komunikace	5 678,130
2	Mosty	3 018,904
3	Tunely	1 272,689
4	Mimoúrovňové křižovatky	281,952
5	Protihluková opatření	366,038
9	Ostatní náklady	3 355,197

Cena stavby dle normativů CELKEM	13 972,910
Odvětvové navýšení 1,4 % + provizorní položka 15,0 % = 16,4 %	2 291,557
Výsledná cena stavby [mil. Kč]	16 264,467

DL = 28,52 km

Ukazatel stavby [mil. Kč/km]	570,3
--	--------------

5.6.1 SOKP – ALTERNATIVA REGIONÁLNÍ – SEKTOR VÝCHODNÍ (DL = 28,517 km)

PROPOČET DLE CENOVÝCH NORMATIVŮ MD ČR (CÚ 2018)

ČÍSLO OBJEKTU	STANIČENÍ	POPIS OBJEKTU	α	CENA NORMATIVU			EXPERTNÍ CENA DLE ATRIBUTU				ZÁKLADNÍ CENA		
				MJ	POČET	CENA [mil. Kč]	koeficient zemní práce	koeficient most. šířka	koeficient most. výška	CENA [mil. Kč]	riziko %	CENA [mil. Kč]	
1	KOMUNIKACE												
101	39,510 – 68,117	SOKP – novostavba		km	25,887	159,700	16,3				4808,021		
102	41,222	S 9,5 – silnice II/101		km	0,400	28,800	10,0				12,672		
103	45,175	S 9,5 – silnice II/611		km	0,400	28,800	10,0				12,672		
104	54,575	S 9,5 – silnice II/101		km	0,400	28,800	10,0				12,672		
105	63,860	S 9,5 – silnice II/602		km	0,900	28,800	10,0				28,512		
106	43,155	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,600	17,800					10,680		
107	48,327	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,400	17,800					7,120		
108	50,534	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,700	17,800					12,460		
109	51,596	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,700	17,800					12,460		
110	53,238	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,700	17,800					12,460		
111	55,590	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,650	17,800					11,570		
112	58,269	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,800	17,800					14,240		
113	59,430	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,600	17,800					10,680		
114	61,083	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,500	17,800					8,900		
115	62,649	S 7,5 – silnice III. třídy		km	1,400	17,800					24,920		
116	63,461	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,700	17,800					12,460		
117	64,875	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,600	17,800					10,680		
118	66,152	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,750	17,800					13,350		
119	66,961	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,600	17,800					10,680		
120	67,270	S 7,5 – silnice III. třídy		km	0,500	17,800					8,900		
121	47,109	P 6		km	0,600	7,000					4,200		
122	53,238	P 6		km	0,650	7,000					4,550		
		P 6		km	0,700	7,000					4,900		
1. KOMUNIKACE CELKEM											5 069,759	12%	5 678,130

2 MOSTY													
201	41,222	D 33,5 přes II/101		km	0,080	1118,900					89,512		
202	43,155	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,060	1118,900					67,134		
203	43,312	D 33,5 přes železniční trať		km	0,050	1118,900					55,945		
204	45,135	D 33,5 MÚK Jirny – D11		km	0,080	1118,900					89,512		
205	48,327	D 33,5 přes s. III. tř. a vodoteč		km	0,070	1118,900					78,323		
206	51,596	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,060	1118,900					67,134		
207	51,951	D 33,5 přes železniční trať		km	0,050	1118,900					55,945		
208	52,240	D 33,5 MÚK Úvaly – I/12		km	0,080	1118,900					89,512		
209	58,269	D 33,5 biokoridor Výmola		km	0,250	1118,900			12,0		313,292		
210	61,639	D 33,5 biokoridor Rokytko		km	0,220	1118,900			12,0		275,697		
211	63,461	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,045	1118,900					50,351		
212	64,875	D 33,5 přes silnici III. třídy		km	0,045	1118,900					50,351		
213	67,270	D 33,5 biokoridor Pitkovický p.		km	0,750	1118,900			16,5		977,639		
214	45,175	S 11,5 přes SOKP		km	0,065	412,300					26,800		
215	54,575	S 11,5 přes SOKP		km	0,065	412,300					26,800		
216	60,640	S 11,5 MÚK Královice		km	0,085	412,300					35,046		
217	50,536	S 11,5 přes SOKP		km	0,075	281,500					21,113		
218	53,238	S 11,5 přes SOKP		km	0,060	281,500					16,890		
219	55,590	S 11,5 přes SOKP		km	0,060	281,500					16,890		
220	59,430	S 11,5 přes SOKP		km	0,065	281,500					18,298		
221	61,083	S 11,5 přes SOKP		km	0,065	281,500					18,298		
222	62,649	S 11,5 přes SOKP		km	0,070	281,500					19,705		
223	66,152	S 11,5 přes SOKP		km	0,065	281,500					18,298		
224	66,961	S 11,5 přes SOKP		km	0,065	281,500					18,298		
225	44,697	železniční jednokolejný		km	0,090	764,800			11,0		76,404		
226	47,109	P 6 přes SOKP		km	0,075	206,900					15,518		
227	49,492	P 6 přes SOKP		km	0,060	206,900					12,414		
228	57,368	P 6 přes SOKP		km	0,065	206,900					13,449		
229	40,145	přesypaný – Svěmyslický p.		m ⁷	105	0,040					4,200		
230	41,632	přesypaný – Zlencečský p.		m ⁷	105	0,040					4,200		
231	43,277	přesypaný – vodoteč		m ⁷	105	0,040					4,200		
232	47,182	přesypaný – Jirenský p.		m ⁷	105	0,040					4,200		
233	48,278	přesypaný – Horoušanský p.		m ⁷	105	0,040					4,200		
234	49,672	přesypaný – Výmola		m ⁷	105	0,040					4,200		
235	53,281	přesypaný – Přešimanský p.		m ⁷	105	0,040					4,200		
236	54,141	přesypaný – Škvorecký p.		m ⁷	105	0,040					4,200		
2. MOSTY CELKEM											2 648,161	14%	3 018,904

Technická zpráva – DOKONČENÍ SOKP – aktualizace 2020

3												
301	64,000	Na Vysoké – třípruhový		km	0,550	980,5				539,275		
		– hloubený – intravilán		km	0,550	980,5				539,275		
3. TUNELY CELKEM										1 078,550	18%	1 272,689
4 MIMOÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY												
401	45,735	MÚK Jirny – D11		ks	1	53,400	20,0			64,080		
402	52,240	MÚK Úvaly – I/12		ks	1	53,400	20,0			64,080		
403	60,640	MÚK Královice – I/2		ks	1	53,400	20,0			64,080		
404	63,860	MÚK Říčany – II/602		ks	1	53,400	20,0			64,080		
4. MIMOÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY CELKEM										256,320	10%	281,952
5 PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ												
		stěny		km	9,88	9,500			20,0	112,632		
		valy		km	14,9	12,500	15,0			214,188		
5. PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ CELKEM										326,820	12%	366,038
MEZISOUČET											<u>10617,713</u>	
9 OSTATNÍ												
B.1		všeobecné	6%	637,063								
B.2		přípravné práce	6%	637,063								
B.3		vodohospodářské	6%	637,063								
B.4		inženýrské sítě	3,7%	392,855								
B.5		zabezpečovací opatření	3,7%	392,855								
B.6		technologická zařízení	1,2%	127,413								
B.7		úpravy ploch	5%	530,886								
9. OSTATNÍ CELKEM										3 355,197		

6. Realizace SOKP (harmonogram)

6.1 Úvod

Nedokončená a tedy nefunkční stávající síť hlavních (páteřních) komunikací pražského regionu (tj. hl. m. Praha a související aglomerace na území Středočeského kraje) je příčinou katastrofální dopravní situace regionu. Region je křižovatkou mezinárodní evropské silniční sítě TEN-T a dalších dopravních vnitrostátních silničních spojení (12 tahů), které nyní převážně procházejí napříč regionem (vč. centra Prahy) po uliční síti společně s místní IAD a VHD vedené přímo zastavěným územím.

Tato skutečnost má negativní dopad na dopravu tranzitní a zdroj/cíl (především kamionovou), které neumožňuje plynulý, rychlý a bezpečný průjezd Prahou. Podstatně horší jsou negativní vlivy na obyvatele prakticky v celém regionu, zvláště pak v městských částech Smíchov, Spořilov, Černý Most, Počernice a okolí ulice Evropská, Patočkova, Bělohorská, Plzeňská a další. Odstranění této katastrofální dopravní situace je reálné pouze za podmínky, že se zajistí **vyloučení kamionové dopravy z hlavního města Prahy**, a to v nejkratší možné době, za nejnižší náklady a při respektování hygienických, ekologických a územních podmínek města a dotčených obcí Středočeského kraje.

Ke splnění záměru vyloučit kamionovou dopravu a zbytkovou dopravu z celého hl. m. Prahy a její aglomerace je nutno především realizovat novou dopravní cestu, která míjí sídelní útvary hl. m. Prahy a její aglomerace a která bude všeobecně společensky přijatelná, při respektování stávajících základních podmínek ČR a Evropské unie.

6.2 Podmínky realizace dopravní cesty

6.2.1 PODMÍNKY EVROPSKÉ UNIE A ČR

Trasa dopravní cesty musí být v souladu

- s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě,
- s Politikou územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, platné od 15. dubna 2015 – republikovými prioritami, i s dopravní politikou ČR pro období 2020 až 2030, která určuje dobudovat dopravní infrastrukturu sítě silnic „E“ a „TEN-T“ na našem území.

6.2.2 PODMÍNKY LEGISLATIVNÍ

V současné době je stavební zákon – výkon veřejné správy (Hlava I, § 4) novelizován. Základní tezí novely stavebního zákona je zjednodušit a zrychlit povolovací řízení v jednom rozhodnutí, které zahrnuje všechna povolení nutná k realizaci záměru, včetně procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Výsledkem tohoto řízení bude vydání integrovaného povolení stavby (ÍPPC) v upřesnění působnosti dotčených orgánů, zkrácení pořizování změn a aktualizací územně plánovacích dokumentací a rovněž umožní zkrácení lhůt v přezkumu opatření obecné povahy. Účinnost tohoto zákona se připravuje. Je tedy pravděpodobné etapové zprovoznění okruhů v době nejdříve možné, a reálně v době nejpozději nutné (2030).

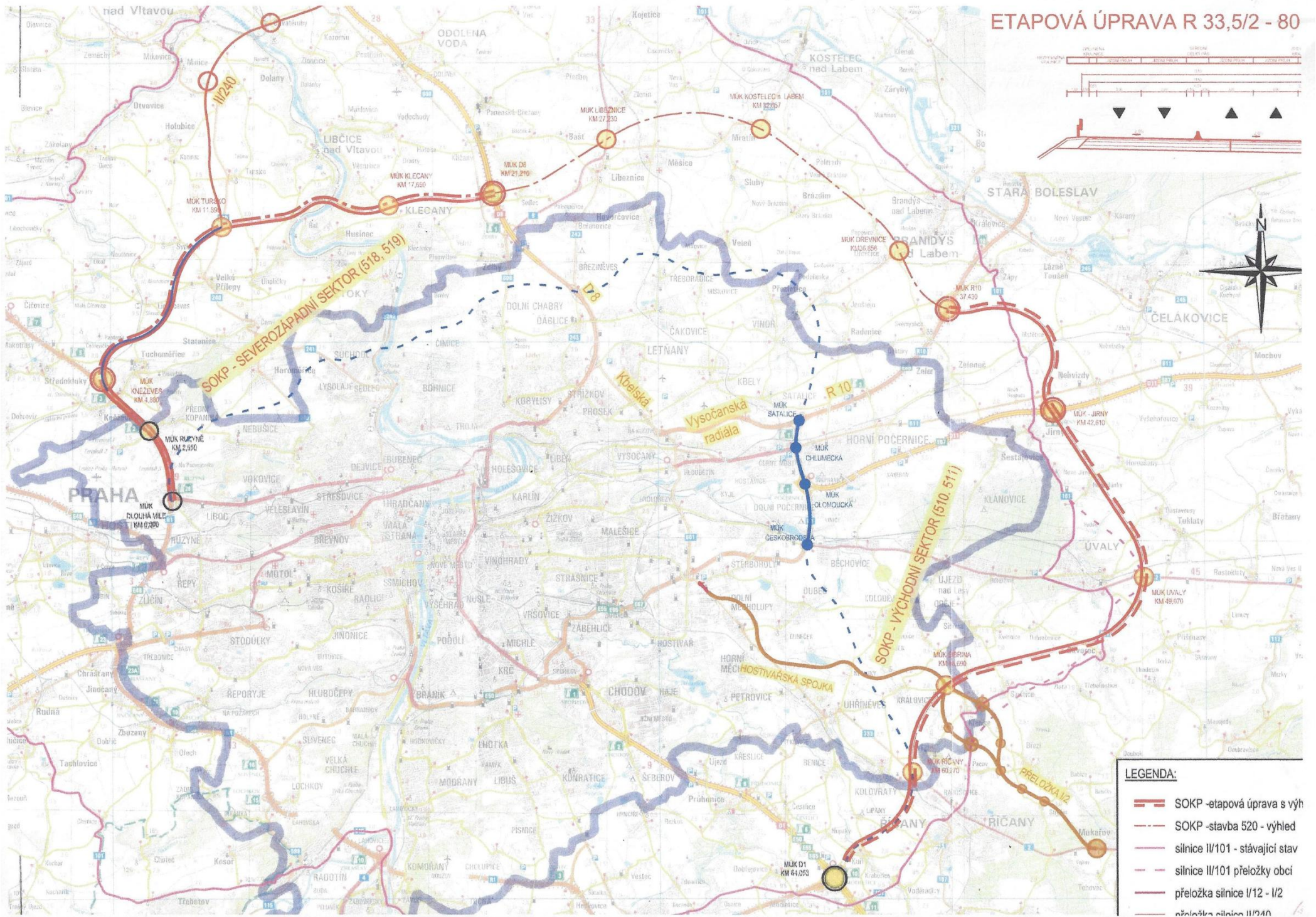
6.2.3 NÁVRH ŘEŠENÍ

Z hlediska kompletnosti je nutno současně realizovat dopravní cesty na území hl. m. Prahy a její aglomerace. Z hlediska nejkratší možné doby uvedení do provozu je nutné investiční činnost rozdělit časově na střednědobý výhled (2025-2030) a na dlouhodobý výhled (2040-2045).

Doba výstavby je určena objekty na kritické cestě, což jsou most přes Vltavu (délka 602 m) a tunel Sedlec (délka 2350 m). Ve střednědobém výhledu (2030) se navrhuje etapová výstavba, která obsahuje poloviční profil D 33,5 v sektoru severozápadním a východním a další související stavby II/240, MO povrchová alternativa, propojení Praha 6 – Praha 8, Radlická radiála a také Hostivařská spojka včetně I/2 Říčany. V dlouhodobém výhledu (2045) dokončení celého SOKP včetně radiál Břevnovská a Kunratická.

Stavby střednědobého výhledu 2030	stavební náklad [mil. Kč]
• Přeložka II/240 (D8 MÚK Úžice – MÚK Tursko)	3 393,0
• SOKP D1 – D10 – polovina R 33,5 – etapa	8 391,9
• SOKP D8 – D7 – polovina R 35,5 – etapa	4 533,6
• MO alternativa povrchová	6 000,0
• Propojení Praha 6 (Suchdol)- Praha 8 (Bohnice)	2 366,0
• Radlická radiála	7 931,0
• Hostivařská spojka + I/2 Říčany	7 712,0
Střednědobý výhled CELKEM	40 327,5 mil. Kč

ETAPOVÁ ÚPRAVA R 33,5/2 - 80



Stavby dlouhodobého výhledu 2045	stavební náklad [mil. Kč]	
• SOKP D1 – D10 – dostavba šestipruhu	5 594,6	
• SOKP D8 – D7 – dostavba šestipruhu	3 022,4	
• SOKP D10 – D8 – novostavba šestipruhu	15 025,6	
• Břevnovská radiála	10 210,0	
• Kunratická radiála	4 595,0	
Dlouhodobý výhled CELKEM	38 447,6	mil. Kč

6.2.4 KOMENTÁŘ K HARMONOGRAMU

Harmonogramy dostavby se týkají komunikací zajišťujících ve střednědobém a dlouhodobém výhledu vymýcení těžké kamionové dopravy z celého území hl. m. Prahy, čehož podmínkou je zprovoznění celého SOKP a MO včetně jejich vzájemného propojení. **Harmonogramy dokládají reálnou možnost toho docílit do roku 2030.**

V harmonogramech je rezerva pro urychlení celého procesu o cca 2-3 roky.

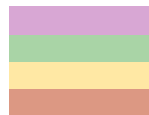
Dostavba SOKP regionální alternativa se předpokládá v dlouhodobém výhledu do roku 2045.

6.3 Orientační harmonogram

Na následující stránce je orientační harmonogram pro střednědobý výhled.

ORIENTAČNÍ HARMONOGRAM PŘÍPRAVY A REALIZACE ZPROVOZNĚNÍ SILNIČNÍHO OKRUHU (SOKP) A MĚSTSKÉHO OKRUHU (MO) VČETNĚ SOUVISEJÍCÍCH KOMUNIKACÍ – STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED

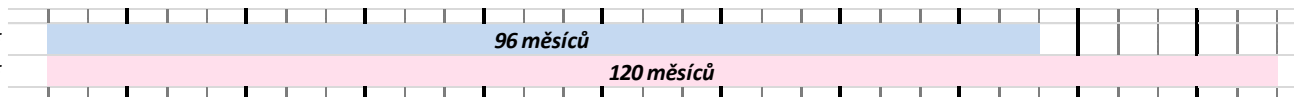
Legenda:



POLITICKÉ ROZHODNUTÍ O ZÁMĚRU DOSTAVBY HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ PRAŽSKÉHO REGIONU
PŘEDPROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA – (STUDIE, PRŮZKUMY, EIA, ZMĚNA ÚP-VÚC A ÚP-HLMP, ZÁMĚR PROJEKTU)
PROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA (DÚR, DSP, DZS) + ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ, VÝKUPY POZEMKŮ, STAVEBNÍ POVOLENÍ
REALIZACE: – VOS – RDS – VÝSTAVBA – DSPS – KOLAUDACE – UVEDENÍ DO PROVOZU

Pol.	Stavba	Cena [mil. Kč]	Roky	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	km	měsíce
1	II/240 - D8 ÚŽICE - SOKP - MŮK TURSKO	3 393,0			14 - 20		14 - 28								10,39	80
2	SOKP - ALT. REGION. 518-519 R33.5/2 SZ SEKTOR	4 533,6			20 - 32			36 - 52							21,21	128
3	PROPOJENÍ PHA-6 (SUCHDOL) - PHA-8 (BOHNICE)	2 366,0			20 - 28		20 - 32								1,65	92
4	SOKP - ALT. REGION. 510-511 R35,5/2 V SEKTOR	8 391,9			20 - 32			36 - 52							27,27	128
5	HOSTIVAŘSKÁ SPOJKA - SOKP - I/2 MUKAŘOV	5 596,0							16 - 24		14 - 28				16,69	72
6	MO - BLANKA - ŠTERBOHOLSKÁ - ALT. POVRCHOVÁ	6 000,0			20 - 26		22 - 36								11,70	76
7	RADLICKÁ RADIÁLA	7 931,0			20 - 28		20 - 32								6,00	88
Stavební náklady CELKEM [mil. Kč]		38 211,5	PŘÍPRAVA – uvedeny počty měsíců trvání činnosti													

NEJDRÍVE MOŽNÁ DOBA REALIZACE
NEJPOZDĚJI NUTNÁ DOBA REALIZACE



7. Závěr

Trasa aktualizovaného SOKP – varianta regionální – aktualizace 2020 je v celé délce shodná s trasou koridoru SOKP – varianta regionální 2014-2015. Z důvodu oddálení trasy od stávající obytné zástavby je provedena její korekce směrová a výšková. Směrová korekce zajišťuje, že žádný obytný dům není v ochranném pásmu dálnice.

- ✓ Směrová korekce (umístění) je v oblasti Velké Přílepy, Líbeznice, Hovorčovice, Veleň, Dřevčice, Zeleneč, Horoušany, Úvaly a Sibřina.
- ✓ Zahloubení trasy je v oblasti Ruzyně, Velké Přílepy, Nová Ves, Mratín, Dřevčice, Jirny, Škvorec, Sibřina a Kolovraty.

Ochranu okolí SOKP před škodlivými vlivy dopravy zajišťují protihlukové stěny (22 km), zahloubení trasy (20 km) a protihlukové valy (35 km), které je možno na žádost obcí rozšířit o dalších cca 60 km.

Aktualizací SOKP – alternativa regionální – aktualizace 2020 se docílilo, že regionální alternativa splňuje pozitivně všechny atributy na ni kladené:

- právní Splňuje v celém rozsahu zásady a standardy TEN-T a PÚR 2015 ve znění Aktualizace č. 1, článek 23 (v kap. 2 „*Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území*“).
- dopravní Vylučuje veškerou tranzitní (kamionovou) a zbytnou dopravu z hl. m. Prahy a zamezí mísení dopravy místní s dopravou tranzitní, a tím zlepšuje stávající špatné klima.
- ekologický Není ve střetu s životním prostředím (NPR, NPP, PR, PP, EVL, ÚSES a Natura 2000) a je umístěna v území s nízkou hustotou osídlení (cca 160 obyvatel/km²), takže ohrožení obyvatel je minimální v porovnání s variantou A-ZÚR (průtahem Prahy), kde je hustota osídlení na jejím okraji cca 2 600 obyvatel/km².
- urbanistický SOKP jako obchvat zachovává stávající vazby v intravilánu Prahy a vylučuje vznik umělých bariér, vznik vedlejších vyvolaných investic a umožnění logistických center, která do Prahy nepatří. SOKP (obchvat) zvýší zastavitelnou plochu pro obytnou zástavbu v intravilánu nutnou ke konečnému výhledu počtu obyvatel cca dva miliony.

- ekonomický Cena regionální varianty odpovídá danému území a době realizace. Regionální varianta má ekonomickou návratnost a vygeneruje dostatečný objem prostředků formou výkonového zpoplatnění, a to v takové míře, že dojde nejen k umoření vlastních nákladů, ale i nákladů na běžnou údržbu a periodické velké opravy. Dokončení SOKP v regionální variantě vykazuje svoji ekonomickou opodstatněnost.

- realizační – z hlediska projektové přípravy:
Regionální alternativa má studii proveditelnosti a účelnosti (STPÚ 2015) s průkazem účelnosti a proveditelnosti, aktualizované 08/2020.

– z hlediska realizace a uvedení stavby do provozu:
Dokončení SOKP je etapově reálné roku 2030
za podmínky politického rozhodnutí tento rok (2020).

Lhota, 13. 8. 2020



Ing. Milan Strnad
autorizovaný inženýr