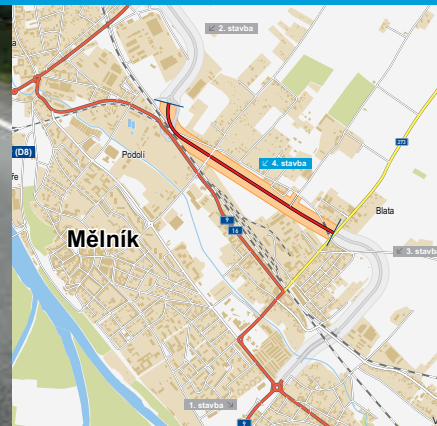


Silnice I/9, I/16

Mělník, obchvat, 4. stavba

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 03/2019



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Mělník, obchvat, 4. stavba

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stávající průtah silnice I/9 městem Mělník představuje vážné dopravní závady, mezi které patří především prudké směrové oblouky, nenormová stoupání v podélném profilu, zúžená místa, nepřehledné křižovatky apod. Vedení stávající komunikace navíc velmi negativně zatěžuje okolní zástavbu hlukem a emisemi vyplývajícími z dopravy.

Původní průtah silnice I/9 městem Mělník ulicemi Pražská–Tyršova–Legionářů–Českolipská je od 80. let minulého století postupně vymísťován z města. Současné řešení je vyhovující v úseku Průhon–Vehlovice, kde nová silnice již v konečné poloze převzala dopravní zátěž Českolipské ulice. V září 2016 byla zprovozněna první stavba obchvatu, která vyřešila dopravu po silnici I/9 v úseku od cukrovaru k Průhonu. Původně silnice vedla z Pražské ulice dvěma jednosměrnými ulicemi na Mladoboleslavskou. Tam se spojovala s dopravou po silnici I/16 a dále Kokořínskou, Nádražní, Řípskou, Na malém Spořilově do Bezručovy, kde se na okružní křižovatce silnice rozdělují na již rekonstruované úseky – silnice I/9 na obchvat do Vehlovic, silnice I/16 na nový most přes Labe.

Stavba I/9, I/16 Mělník, obchvat, 4. stavba, je jednou ze čtyř staveb, které jako celek řeší obchvat města Mělník. Funkci obchvatu bude stavba plnit až po zprovoznění všech čtyř staveb.

Převedení podstatné části tranzitní dopravy na novou komunikaci způsobí snížení imisní zátěže v lokalitách kolem stávajícího průtahu. Samotná 1. stavba má z hlediska znečištění ovzduší automobilovou dopravou obrovský lokální význam.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Čtvrtá stavba obchvatu Mělníka je vedena souběžně s Dobrovského ulicí, a to od Kokořínské ulice po Chlumeckou ulici a propojuje stavby č. 3 a 2, čímž dokončuje celou trasu.

Komunikace je navržena jako čtyřpruhová z důvodů zřízení rezervních jízdních pruhů, které budou využity pro napojení území se smíšenou (průmyslovou) zástavbou. Tato část obchvatu bude postavena v kategorii MS 16,5/70 a celková délka této stavby je 984 metrů.

Dobrovského ulice, východním směrem zaslepená s obratištěm, je napojena jednak přes Chlumeckou ulici a dále novou spojkou – prodloužením ulice k Neuberku. Chodníky jsou navrženy v celé délce oboustranné šířky dva metry. Obytná zástavba po pravé straně je chráněna protihlukovou stěnou.

Součástí stavby jsou kromě hlavní trasy obchvatu také napojení Dobrovského ulice o celkové délce 90 metrů, úprava Chlumecké ulice celkové délky 60 metrů a úpravy stávajících komunikací – zaslepení Dobrovského ulice a zřízení obratiště.

Podél trasy jsou navrženy celkem čtyři protihlukové stěny, a to na základě závěrů hlukové studie. Dále jsou součástí stavby nutné přeložky inženýrských sítí (elektro, voda, plynovod, horkovod). Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem komunikace do

vpustí, ty budou zaústěny do kanalizace. V km 2,590–3,200 bude levý jízdní pruh odvodněn do terénu. Na hlavní trase je navrženo veřejné osvětlení.

Stavba také zahrnuje demolice zahradního domku včetně studny a čistírny odpadních vod, náhrada této čistírny a studny, příprava území, náhrada dotčeného oplocení, náhradní výsadba a rekultivace území.

Výstavba bude probíhat mezi Kokořínskou a Chlumeckou ulicí mimo stávající silniční síť kromě napojení na tyto ulice. Napojení na Kokořínskou ulici (obrusná vrstva) bude po polovinách za provozu, pouze s omezením dle dopravního značení. Úprava Chlumecké ulice (celá konstrukce vozovky) bude po polovinách za provozu (dvě fáze) dle dopravního značení. V jedné fázi dojde k uzavření hlavní trasy 2. stavby obchvatu a doprava bude vedena přes Řípskou ulici a přemostění přes železniční trať. Projekt také počítá se zhotovením úpravy v celém profilu nejednou, a to se shodným omezením provozu.

Komunikace je vedena mezi obrubníky kromě oblasti km 2,590–km 3,200 vlevo, což je oblast bez protihlukových stěn, a kde je navržena nebezpečná krajnice. Za křižovatkou s Kokořínskou ulicí, po pravé straně, a v oblasti křižovatky s Chlumeckou ulicí, v místě přechodu pro chodce, je navržen chodník šířky 2,50 metru.



→ **Silnice I/9 a I/16**
stavba
Mělník, obchvat, 4. stavba

↑ **Česká Lípa**

2. stavba

4. stavba

273

3. stavba



← **Slaný (D8)**

1. stavba

↓ **Praha**

↘ **Mladá Boleslav**



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013

 ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Mělník, obchvat, 4. stavba

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na stavbu byl zpracován geologický průzkum a dokumentace pro územní rozhodnutí. V rámci úpravy 2. stavby obchvatu Mělníka dojde k úpravám v této 4. stavbě – dojde k prodloužení trasy o úsek vyloučený z 2. stavby obchvatu Mělníka. MěÚ Mělník zpracovává nový územní plán, v rámci kterého hledá i úpravu trasy obchvatu v úseku 4. stavby a v části trasy 3. stavby. Vzhledem k problémům s trasou se jeví jako účelné spojit 3. a 4. stavbu v jednu.

Příprava stavby je zatím pozastavena.

EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
07/2008	06/2003	–	–	2024	2024	2025

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VZ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 984 m
 kategorie: MS 16,5/70
 plocha vozovek: 16 263 m²
 počet všech stavebních objektů: 34

Protihlukové stěny:

počet: 4 (celková délka: 1311 m)

Úpravy ostatních komunikací:

nápojení Dobrovského ul.: 89,5 m
 úprava Chloumecké ul.: 60 m

Přeložky inženýrských sítí:

vodohospodářské objekty: 6
 elektro a sdělovací objekty: 8
 objekty trubních vedení: 2

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 2796 m³
 násypy: 22 412 m³

Název stavby:

Silnice I/9, I/16 Mělník, obchvat,
 4. stavba

Místo stavby:

Středočeský kraj

Katastrální území:

Mělník

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DÚR:

Pragoprojekt a.s.

Předpokládaná cena stavby:

88 346 000 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v březnu 2019. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.